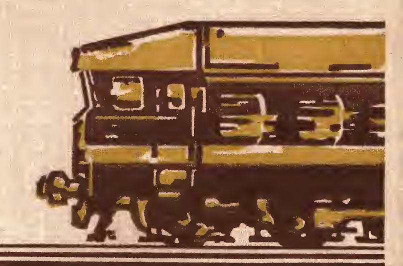
СВЕРДЛОВСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

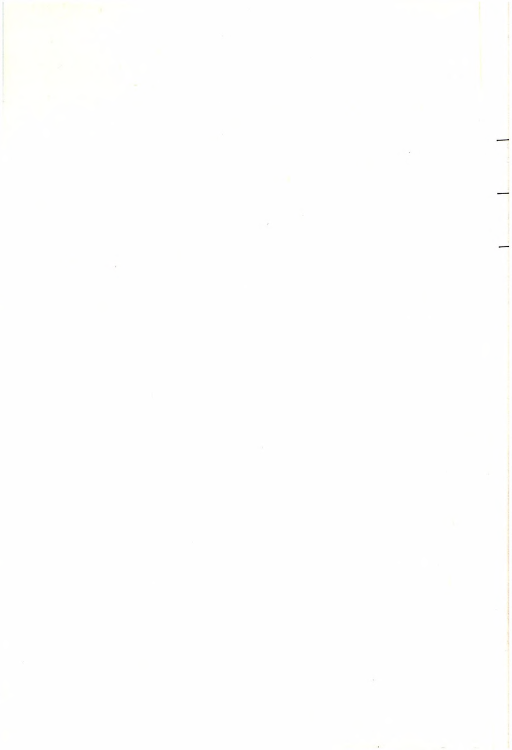
СТО ЛЕТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ











СВЕРДЛОВСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

В 1978 году
исполняется 100 лет Свердловской
железной дороге —
одной из крупнейших в стране.

Книга рассказывает
о революционных и трудовых традициях,
о напряженной творческой работе
уральских железнодорожников.

Подарок
на встрече
ветеранов труда
2.IV.1979 г. [illegible]

Свердловск
Средне-Уральское
книжное издательство
1978

6Т1(09)
С24

Над книгой работали: П. Ф. Балакин — кандидат исторических наук, С. Н. Варгин, И. М. Ветлугин — кандидат исторических наук, Н. К. Горностырев, Н. Г. Дубинин, В. П. Егоров, В. Н. Зуйков — доктор исторических наук, профессор, В. И. Красножон, А. Н. Кузнецов, Д. И. Кулагин, Е. М. Мильман — кандидат исторических наук, М. С. Нестеренко — кандидат исторических наук, И. В. Петруховский, М. А. Раппопорт, А. П. Радионов, В. С. Скробов — доктор исторических наук, профессор, Л. Н. Славников, Т. А. Стоянова, Г. С. Сутырина, В. И. Торгашев, В. В. Фельдман — доктор исторических наук, профессор, М. Г. Чернова — кандидат исторических наук, Н. М. Щербакова — кандидат исторических наук.

В книге использованы фотографии А. Грахова, З. Гулиной, Е. Загуляева, В. Панова, Н. Сытенького, а также фотодокументы пермских и свердловских музеев.

Под общей редакцией В. Ф. Соснина.

С $\frac{30101-049}{М158(03)-78}$

© Средне-Уральское книжное издательство, 1978

ВВЕДЕНИЕ

Русские железные дороги начинались, как известно, на Урале крепостными самоучками — Ефимом Алексеевичем и Мироном Ефимовичем Черепановыми. В «Сведениях Выйской конторы» Демидовых за две седьмицы — с 5 по 19 августа 1834 года — сохранилась запись: «...пароходный дилижанец отстройкою совершенно окончен, и для ходу оного строится чугунная дорога, и для сохранения дилижанца отстраивается деревянный сарай...»

Здесь речь идет о первом паровозе, построенном тагильскими самоучками Черепановыми. Это изобретение появилось не случайно.

На перевозках руды, угля, дров и других грузов на заводах Демидовых были заняты десятки тысяч крепостных. Однако в первой половине XIX века лошадь с телегой уже не соответствовала масштабам демидовских предприятий. Да и вся Россия была иной. Растущие производительные силы страны требовали новых транспортных средств. В Англии к тому времени Джорж Стефенсон уже заканчивал сооружение Манчестер-Ливерпульской железной дороги с паровой тягой. В североамериканском штате Пенсильвания начала действовать первая 24-километровая линия на деревянных лежнях. Правда, лежни часто ломались под паровозами, и устроители линии вскоре снова вернулись к конной тяге.

В то время и появилась запись в журнале Выйской конторы Демидовых о «пароходном дилижанце». Черепановы построили для первого локомотива и сарай, и чугунную дорогу, которая не ломалась под тяжестью паровоза. «Дилижанец» ходил со скоростью 13—15 верст в час и перевозил с медного рудника на Выйский завод до 200 пудов руды за один раз.

А вскоре умельцы построили второй локомотив. Он возил уже до 1000 пудов руды, а рельсовые пути протянулись на 3,5 версты.

За постройку рудовозной дороги Ефиму и Мирону Черепановым дали вольную, оставив, однако, семьи в крепостном состоянии.

Царь Николай I и его министры в вопросах транспортного строительства ориентировались на заграницу. В 1836 году, когда уральские самоучки успешно эксплуатировали в Нижнем Тагиле первую русскую железную дорогу, компания зарубежного авантюриста Герстнера по договору с русским правительством начала строительство дороги Петербург — Царское Село для увеселительных прогулок двора.

Дальнейшее экономическое развитие России заставило правительство признать пользу железных дорог. В 1851 году начала возить грузы и пассажиров величайшая по тем временам Петербургско-Московская магистраль. За ней развернулось строительство других дорог, связавших центр страны с окраинами. К концу 60-х годов прошлого века общая длина действовавших

линий составила уже 11 120 верст. В 1878 году вступила в строй и первая уральская горнозаводская линия Пермь — Чусовская — Кушва — Екатеринбург, положившая начало сегодняшней Свердловской дороге.

Сегодня одна из крупнейших в стране Свердловская железная дорога везет грузы между европейской частью Советского Союза, Сибирью и Дальним Востоком. Три раза переводит часы пассажир из Москвы, пока доедет до восточного ее конца. До станции Кузьма разница местного времени с московским — один час, дальше — два, от станции Мангут — три. На 1370 километров протянулась магистраль с запада на восток по «главной улице России». Железнодорожники так и называют это направление главным ходом.

Кроме того, от главного хода отходят линии на Север: Пермь — Чусовская — Соликамск, Свердловск — Нижний Тагил — Серов — Североуральск, Серов — Ивдель — Приобье, Каменск-Уральский — Алапаевск — Серов, Тюмень — Тобольск — Сургут — Нижневартовск и другие. Таким образом, Свердловская дорога уже врезалась в труднодоступные северные районы Тюменской области, вышла к среднему течению Оби и пересекла ее.

Более 7 тысяч километров развернутая длина главных путей дороги! День и ночь во всех направлениях мчатся по ней поезда с грузами народного хозяйства и пассажирами.

В этой книге, изданной к столетию дороги, изложена история Свердловской магистрали, рассказано о революционных и трудовых традициях ее коллектива, о борьбе рабочих, инженеров, техников и служащих дороги за досрочное выполнение пятилетних планов перевозок.

ГОРНОЗАВОДСКАЯ ЛИНИЯ

Начало дороге положено в 70-х годах XIX века. Это был период перехода крепостнического Урала на буржуазный путь развития. Капитализм проникал во все области экономики. На горных заводах усиливался процесс технического перевооружения, оживлялась предпринимательская деятельность.

Однако эта перестройка происходила медленно: развитию капитализма на Урале мешали пережитки крепостничества.

Капиталистическое развитие Урала настоятельно требовало серьезного совершенствования путей сообщения. Эту проблему можно было решить не исправлением Сибирского тракта или улучшением русла реки Чусовой, а лишь строительством широкой сети железных дорог.

После падения крепостного права началось обсуждение этой проблемы. Управляющий Нижнетагильскими заводами Демидова В. К. Рашет выступил с проектом железнодорожной линии Пермь — Нижний Тагил — Ирбит с вариантом на Екатеринбург. Торговая буржуазия центра страны, а также Поволжья и Сибири отстаивала линию от Нижнего Новгорода на Казань — Сарапул — Екатеринбург и Тюмень. Торгово-промышленные круги Перми и северо-восточного края страны, а также камские пароходовладельцы доказывали необходимость железной дороги от Перми на Кунгур — Екатеринбург — Шадринск и до Тобола, а в западном направлении — на Вятку — Кострому — Ярославль.

В феврале 1870 года Комитет железных дорог по представлению министра путей сообщения постановил признать Уральскую железную дорогу «совершенно необходимой и включить в число дорог самонужнейших». Для определения ее окончательного направления в мае 1870 года на Урал выехала правительственная комиссия. Она остановилась на варианте Пермь — Камасино (ныне Чусовой) — Кушва — Нижний Тагил — Екатеринбург с ветками к Луньевским каменноугольным копям и Усолью. Комитет признал это направление «соответствующим имевшимся в виду целям». В июне 1871 года развернулись изыскания трассы. Летом 1875 года началось строительство.

Работы вело акционерное «Общество горнозаводской железной дороги». На должность главного инженера стройки правление общества пригласило талантливого специалиста,

известного уже в железнодорожном деле, Голубева. На участках линии работами руководили инженеры Риппас, Базик, Жуков, Евреинов, Островский и другие.

Главным подрядчиком по сооружению дороги был один из крупнейших железнодорожных воротил России Губонин.

Укладка рельсов в Уральских горах потребовала колоссальной затраты сил. В частности, длина одних выемок в сплошном скальном грунте достигала 12 верст, глубина — 5 сажен, а на Луньевской ветке — даже 12 сажен.

Для пересечения многочисленных рек, ручьев, лощин и оврагов строителям пришлось возвести 646 искусственных сооружений, в том числе 316 мостов и 329 чугунных и каменных труб. На Луньевской ветке в горах был проложен один из первых в Европе туннелей длиною 65 сажен.

Особенно тяжело пришлось на трассе Чусовская — Кушва длиной 172 версты. Постройка этого участка среди непроходимых лесов и сплошных гор потребовала огромных усилий. Руководил работами инженер В. А. Риппас. Его вклад в строительство первой железнодорожной магистрали Урала был столь значителен, что в Петербургском институте путей сообщения была учреждена ежегодная премия его имени для вручения тому студенту, чей проект окажется лучшим.

27 февраля 1878 года по всей линии от Перми до Екатеринбурга прошел первый рабочий поезд. В августе правительственная комиссия начала принимать дорогу. 1 октября (14 октября по новому стилю) 1878 года по ней открылось регулярное движение.

В сентябре 1879 года, после ввода в строй Луньевской ветки, строительство первой железнодорожной магистрали Урала было завершено полностью. Она получила название Уральской горнозаводской железной дороги и была одной из первых в России железных дорог, построенных русскими инженерами на местности с горным рельефом.

Первым управляющим дорогой был талантливый инженер, человек огромного трудолюбия и больших организаторских способностей — Николай Степанович Островский. Благодаря его усилиям горнозаводская железная дорога за короткое время стала одной из лучших в России.

Дорога обслуживала нужды значительной части Урала, а также потребности сибирского транзита. В сферу ее влияния попали многие частные и казенные заводы. Наряду с быстрым ростом Перми и Екатеринбурга получили дальнейшее торгово-промышленное развитие Усолье, Кизел, Губаха, Левшино, Кушва, Нижний Тагил и другие населенные пункты. После прокладки дороги возникли Чусовской железоделательный,

Теплогорский чугунолитейный и другие металлургические предприятия. Быстрое развитие получила на Западном Урале каменноугольная промышленность.

Железная дорога способствовала и возникновению на Урале новых отраслей промышленности. Например, в верховьях Камы в 1883 году был построен химический завод, положивший начало развитию отечественной содовой промышленности. Положительное влияние железнодорожной магистрали сказалось на развитии солеварения. На Среднем Урале и в Зауралье более быстрыми темпами стала развиваться переработка продукции земледелия и животноводства.

Железная дорога уменьшила зависимость металлургического производства от местных источников сырья и топлива, облегчила сбыт продукции, оказала известное влияние на общественно-политическую жизнь края. С первых дней эксплуатации она стала одним из центров общественного движения на Урале. В последующие годы горнозаводская железная дорога была одним из важных центров пролетарской борьбы.

Однако единственная железная дорога длиной 669 верст не могла полностью решить транспортную проблему края и ликвидировать его замкнутость. Поэтому железнодорожная сеть Урала хотя и медленно, но продолжала развиваться. В конце 1885 года на средства казны было завершено строительство линии Екатеринбург — Тюмень. В январе 1888 года она была объединена с перешедшей в руки казны горнозаводской линией в одну магистраль под названием Уральской железной дороги, соединившей Обский и Камский речные бассейны.

Бурное развитие капитализма в России в конце XIX века характерно большим железнодорожным строительством. В 1892 году началась прокладка Транссибирской магистрали (участка от Челябинска до Оби). Весной 1894 года вопрос обсуждался в правительственных инстанциях. После длительных дебатов было решено строить дорогу от Екатеринбурга по западному склону Урала через Северский, Полевской, Верхнеуфалейский и Кыштымский заводы, с тем чтобы соединиться с Сибирской магистралью в Челябинске. Отмечалось, что рельсовый путь от Екатеринбурга до Челябинска, «служа прежде всего по мере возможности горнопромышленным нуждам, удовлетворяет в то же время транзиту сибирских грузов и не обходит главные центры Урала».

Сооружалась дорога (ее длина 255 верст) по тем временам быстро: в 1896 году по ней уже открылось движение. В ноябре того же года она была присоединена к Уральской железной дороге. В результате Уральская и Самаро-Златоустовская железные дороги сомкнулись. Средний Урал получил прямой

железнодорожный выход в центр страны. В. И. Ленин придавал этому факту исключительное значение. «В последнее время,— писал он в 90-х годах,— и Урал начинает преобразовываться под влиянием новых условий жизни, и это преобразование пойдет еще быстрее, когда его теснее свяжут с «Россией» рельсовые пути» [1].

В конце XIX века Уральская железная дорога, переименованная в Пермь-Тюменскую, была продолжена от Перми через Вятку до Котласа.

Строительство Пермь-Котласской линии, как и Екатеринбург-Челябинской, было теснейшим образом связано с сооружением Транссибирской магистрали, которая, по словам В. И. Ленина, открыла Сибирь. Одна из главных забот царизма сводилась к тому, чтобы с постройкой Сибирской магистрали не были ущемлены интересы помещиков Европейской России и сохранялось их господство на внутреннем рынке. Для этого в 1896 году был установлен Челябинский тарифный перелом, по которому сибирские хлебные грузы, следовавшие на рынки Европейской России, облагались дополнительной платой за перевоз, что вело к удорожанию крестьянского сибирского хлеба. Чтобы оградить интересы помещиков и на внешних рынках, было решено направить хлеб Сибири на европейские рынки не через балтийские порты, а через Котлас, Северную Двину и Архангельск. Так возникла Пермь-Котласская железная дорога, построенная на средства казны.

Прокладывалась она спешно. Строительные работы начались еще до завершения изысканий. Часть труда рабочих была затрачена впустую, что привело к дополнительным тратам больших казенных средств. Однако издержки легко списали — руководил строительством близкий родственник министра финансов Быховец. Спешка привела к тому, что Пермь-Котласская линия оказалась и технически несовершенной. В начале XX века появились проекты переустройства участка Пермь — Вятка.

В начале 1900 года Пермь-Тюменская железная дорога с присоединенной к ней Пермь-Котласской линией стала именоваться Пермской. Ее протяженность превысила 2100 верст. Это была одна из крупных магистралей России. Однако и в таком виде дорога еще не соответствовала той роли, которую должна была играть в развитии экономики Урала и всей страны.

Во-первых, она была связана с общероссийской железнодорожной сетью лишь длинным кружным путем через Самаро-Златоустовскую железную дорогу. Чтобы попасть по железной дороге в центральную часть страны, необходимо было преодо-

---

[1] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 494.

левать огромные расстояния. Например, в 1900 году кратчайшее расстояние от Екатеринбурга до Москвы и Петербурга по железным дорогам составляло соответственно 2205 и 2812 километров, от Перми — 2672 и 3285 километров.

Во-вторых, пропускная способность Пермской дороги была недостаточной. Она была в пять раз меньше, чем, например, у Николаевской, соединявшей обе столицы России. Таким образом, назрела необходимость дальнейшего развития Пермской железной дороги. В 1895 году Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги обратилось в правительство с просьбой предоставить ему возможность построить линию от Костромы до одной из станций на участке Пермь — Котлас.

Торгово-промышленные круги Москвы стали ходатайствовать о железной дороге, которая соединила бы Пермь с Кинешмой или Нижним Новгородом. Городская дума Петербурга настойчиво добивалась сооружения линии от Вятки до Петербурга через Вологду.

В 1897 году правительство разрешило Обществу Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги построить магистральную ширококолейную линию от Вятки до Костромы. Однако Общество вскоре обанкротилось. Дело затянулось. Наконец в 1906 году на средства казны была построена железнодорожная линия от Вятки через Буй, Галич, Вологду, Череповец, Тихвин до станции Обухово. Это превратило Пермскую железную дорогу в транзитную магистраль, соединив ее с центром России. Сибирским и уральским грузам был открыт выход в район северо-запада страны и к портам Балтийского моря.

Однако выполнять роль важной транспортной магистрали Пермская железная дорога все еще не могла, так как имела низкую пропускную способность. Особенно слабым ее звеном был горнозаводской участок. На рубеже XX века предельная пропускная способность этого участка в одном направлении определялась всего 220 двухосными вагонами в сутки. При таких возможностях горнозаводская линия стала препятствием на пути грузовых потоков. Перестроить же ее из-за тяжелого профиля не представлялось возможным. Стал вопрос о прокладке через Урал новой, более удобной линии.

Летом 1902 года Министерство путей сообщения снарядило несколько экспедиций для изыскания нового, наиболее рационального железнодорожного перевала через Урал. При Министерстве финансов была образована комиссия для рассмотрения проектов новой линии, которая должна была дать наивыгоднейший выход сибирских грузов на Северную магистраль. 14 июля 1904 года было принято решение «приступить к по-

стройке распоряжением и средствами казны железнодорожной линии Пермь — Екатеринбург — Курган».

Война с Японией и ходатайства различных местных общественных организаций, требовавших строить линию не на участке Екатеринбург — Курган, а от Тюмени до Омска, задержали окончательное утверждение проекта. Однако события русско-японской войны подтвердили необходимость удобных и надежных средств передвижения через Урал не только в экономических, но и в военно-стратегических целях. Поэтому 10 июля 1905 года, несмотря на тяжелое финансовое положение России, царь утвердил избранное направление Пермь-Екатеринбургской линии от станции Пермь — Заимки Пермской железной дороги через Кунгур до Екатеринбурга. Осенью того же года началась подготовка к работам, а весной 1906 года широким фронтом развернулись укладка земляного полотна и строительство искусственных сооружений. 1 ноября 1909 года правительственная комиссия приняла линию Пермь — Кунгур — Екатеринбург в эксплуатацию.

По сравнению с горнозаводской она была значительно удобнее в эксплуатации: не имела тяжелых подъемов и кривых малого радиуса, на 117 верст сокращала перевозки. Для использования дороги в военно-стратегических целях были построены дополнительные разъезды.

После прокладки линии Екатеринбург — Кунгур — Пермь транзитные перевозки по Пермской магистрали стали заметно расти. Особенно они поднялись после завершения в 1913 году строительства железной дороги Тюмень — Омск, давшей сибирским грузам прямой выход на Северную магистраль, минуя перегруженную Самаро-Златоустовскую линию.

Одновременно развивалась и внутриуральская железнодорожная сеть. Акционерное общество Западно-Уральской железной дороги зимой 1913 года начало вырубку просеки для нового рельсового пути длиной 455 верст от Лысьвы через Кузино, Дружинино до Бердяуша.

Эта линия прокладывалась в местности с весьма сложным ландшафтом и была одной из труднейших железнодорожных строек. Свыше 40 процентов земляных работ пришлось выполнить в горах, по сплошному граниту. На 13-й версте от Лысьвы строители встретили так называемый Макушинский мыс, потребовавший сооружения тоннеля длиною 75 саженей. За станцией Илим на пути трассы оказались горные отроги под названием Лепехи, которые пришлось прорезать большими, глубокими выемками в скальном грунте.

Огромного труда потребовали от строителей главный водораздел рек Уфа и Ай, Михайловский косогор и возвышенность

на подходе к Бердяушу. О тяжелом профиле пути свидетельствуют и многочисленные насыпи высотой 10—12 саженей и 549 искусственных сооружений, в том числе 30 железных мостов, 127 каменных с железобетонными пролетными строениями и 340 каменных труб для пропуска воды.

И все же строители справились с задачей. 16 октября 1916 года вступила в эксплуатацию и эта линия. Она улучшила внутренние и внешние связи Урала, второй раз соединила Пермскую и Самаро-Златоустовскую магистрали. В результате прежние направления грузопотоков тоже стали меняться. Появились более короткие железнодорожные маршруты. Пассажирам, ехавшим из Перми в Уфу, Оренбург или Самару, уже не требовалось заезжать в Екатеринбург и Челябинск, делая лишние сотни верст. Через станцию Кузино Западный Урал получил более прямую связь со Средней Азией и южными районами Европейской России. Позднее к станции Дружинино примкнула железная дорога Казань — Екатеринбург, снова соединившая Урал с центром страны.

Одновременно с Западно-Уральской была построена Северо-Восточная Уральская железная дорога от Шарташа до Тавды. Она укрепляла топливно-сырьевую базу уральской металлургии.

На каждой стройке работало по нескольку десятков тысяч человек. Основную рабочую силу составляла крестьянская беднота, которую капитализм заставил «бродить по всей России, проводя массу времени без работы, наниматься сегодня к помещику, завтра — к подрядчику по постройке жел. дор...»[1]. Кроме пришлых рабочих в сооружении уральских железных дорог принимали участие местное крестьянство и горнозаводское население.

Задания, которые давались на стройке рабочим, требовали максимального напряжения сил. Были случаи, когда даже жандармы, расследовавшие причины недовольства рабочих, вынуждены были отметить, что трудности, с которыми сопряжена работа землекопов, например, на Уральской горнозаводской линии, «превышают их физические силы».

Чтобы выполнить урок, рабочие начинали свой трудовой день затемно. В 1913 году они жаловались пермскому губернатору: «Подрядчики обещали, что рабочего времени будет до 10 часов в день, а заставляют работать с 3-х часов утра до 9 1/2 часов вечера».

За невероятно тяжелый труд рабочие получали ничтожное вознаграждение. Например, на горнозаводской линии земле-

[1] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 1, с. 334.

копу самого высокого разряда полагалось на хозяйских харчах всего 18 рублей в месяц, на Пермь-Котласской — 16,5 рубля. Таким образом, зарплата железнодорожного строителя даже самой высокой квалификации была ниже среднего заработка фабрично-заводского рабочего. В периоды обострения нужды в деревне подрядчики максимально снижали и эти заработки. В голодный 1891 год, например, строитель уральских дорог, с лошадью, на своих харчах, вынужден был трудиться за 40 копеек в день. Но и этих сумм рабочие часто не получали: десятники, артельщики занижали объем выполняемой работы, не засчитывались простои в дождливые дни и по вине хозяев. На стройках процветала система произвольных штрафов. Рабочих наказывали за болезнь сверх трех дней, за невыполнение урока, за отказ от сверхурочных работ, за утерю и поломку инструмента, за неповиновение начальству и т. д.

Низкий заработок, тяжелые условия труда и быта влекли за собой заболевания и большую смертность рабочих. На горнозаводской железной дороге в 1877 году болел каждый третий рабочий. Печать сообщала с этой линии: «На резервах дороги под их ветвями в уборке холодной зимы чернеют кресты над могилами рабочих. Многие из них обрели здесь последнее пристанище...» Великий русский поэт Н. А. Некрасов писал в стихотворении «Железная дорога»:

Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты,
А по бокам-то все косточки русские...

Это можно было сказать и о строителях уральских железнодорожных линий.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ-РЕВОЛЮЦИОНЕРЫ

Строители железной дороги постоянно боролись за лучшие условия труда и быта. Даже самые темные вчерашние крестьяне, пришедшие на заработки, начинали понимать, что примитивных форм протеста (жалобы, уход с работы) мало, что нужен коллективный отпор эксплуататорам. Железнодорожные стройки превращались в очаги острейших классовых конфликтов на Урале. В возникавших стачках и волнениях участвовали сотни и тысячи рабочих. Так, в июле 1877 года на горнозаводской линии забастовали около 600 рабочих, пришедших из Рязанской, Смоленской, Минской и Могилевской губерний. В майской стачке того же года на Пермь-Котласской линии участвовало около 500 строителей из крестьян Вятской губернии. Причем обе эти стачки отличались немалой организованностью и стойкостью бастующих.

Еще более важным центром общественного движения на Урале железная дорога стала в период эксплуатации. Этому были свои причины.

В первые годы эксплуатации дороги, когда ощущался недостаток в опытных кадрах, заработная плата рабочих была сносной, а жизненный уровень железнодорожников выше, чем у всех других категорий рабочих Урала. Газета «Екатеринбургская неделя» писала, что «служить на железной дороге считалось верхом житейского благополучия».

Однако в дальнейшем положение ухудшилось. К концу XIX века зарплата обеспечивала прожиточный минимум лишь небольшой части рабочих. Так, в 1899 году при рабочем дне продолжительностью 12—14 часов 52,8 процента рабочих получали лишь от 4 до 15 рублей, 38,1 — от 15 до 30 рублей в месяц. И только 9,1 процента — свыше 30 рублей. Скоро Пермская железная дорога по уровню заработной платы рабочих заняла одно из последних мест в стране.

Одновременно с понижением заработка рабочих росла интенсивность труда. Несмотря на то что грузооборот из года в год увеличивался, штат дороги непрерывно сокращался. К началу XX века Пермская магистраль стояла на одном из последних мест в России по числу рабочих и служащих, приходившихся на одну версту эксплуатационной длины дороги.

На уральских дорогах широко применялся и кабальный поденный труд. За первые же два десятилетия эксплуатации дороги его доля в общем объеме работ увеличилась с 29 до 51 процента — на 8 процентов превысила общероссийские показатели.

В июле 1913 года рабочие Пермских железнодорожных мастерских писали в «Рабочую правду»: «Рабочие поставлены в самое необеспеченное положение и находятся под угрозой ежеминутного расчета за ненадобностью. Откажут, и придраться тогда не к чему, потому что поденный».

Охрана труда на производстве отсутствовала. В 1904 году несчастных случаев, окончившихся смертью, у железнодорожников было в четыре раза больше, чем на промышленных предприятиях. Как свидетельствует статистика, в 1913 году при разбирательстве в суде на Пермской железной дороге первое место занимали дела «по искам за смерть и повреждение здоровья».

Жилищные условия значительной части железнодорожников были тяжелые. Например, в 1894 году весь жилой фонд Пермской дороги состоял всего из 122 казарм, 330 сторожевых будок и 74 домов.

В результате тяжелых условий труда и материальных лишений железнодорожники часто болели. Между тем в первые 15 лет на всей дороге не имелось ни одной больницы. В начале XX века администрация построила 5 больниц, но в них могли лечиться всего 154 человека.

Пенсий рабочие и служащие, потерявшие на производстве трудоспособность, не получали. Им выплачивалось минимальное единовременное пособие.

Уральские железнодорожники быстро превратились в серьезную политическую силу и стали в первые ряды борющегося уральского пролетариата. Начали народники. Секретная агентура Министерства внутренних дел еще в 1878 году сообщала о существовании кружка народников на станции Пермь. Им руководил помощник начальника станции Е. Т. Вольсов.

Другой кружок, которым руководил делопроизводитель А. К. Маликов, действовал при управлении дороги. В него входили служащие дороги Н. И. Сергеев, П. М. Волхов, А. А. Криль и письмоводитель стола статистики, уже напечатавший первые свои рассказы, В. Г. Короленко.

Члены кружка были тесно связаны с передовой частью пермской интеллигенции.

Уральские железнодорожники изучали не только революционную народническую литературу, но и знакомились с некоторыми произведениями К. Маркса и Ф. Энгельса.

Члены другого нелегального кружка железнодорожников А. П. Безукладников, Н. А. Федотов, А. Я. Деменев, Ф. А. Грохов, П. И. Висетин и другие под руководством чертежника А. И. Бахарева изучали и распространяли народническую и западноевропейскую социалистическую литературу среди рабочих.

После разгрома этих кружков пермский губернатор стал требовать, чтобы о всех случаях приема новых работников на штатные должности или перемещения работающих администрация железной дороги ставила его в известность. Если губернатор «признает сих лиц неблагонадежными», то он может «изъявить свое несогласие на назначение и перемещение такого лица».

Несмотря на преследования, вскоре важным опорным пунктом классовой борьбы стали Пермские железнодорожные мастерские, где насчитывалось до 500—600 рабочих. Члены действовавшей там «Пермской группы борьбы за освобождение рабочего класса» успешно вели революционную пропаганду, распространяли листовки и прокламации, в которых призывали железнодорожников непримиримо бороться с произволом и насилием. Так, например, была сорвана затея железнодорожного начальства преподнести хлеб-соль министру путей сообщения князю Хилкову на золотом блюде, приобретенном на средства рабочих. Под влиянием пропаганды социал-демократов рабочие железнодорожных мастерских в конце ноября 1899 года провели успешную экономическую забастовку.

В железнодорожной библиотеке был создан склад нелегальной литературы Пермского комитета РСДРП, там имелись работа В. И. Ленина «Что делать?», газеты «Заря», «Искра» и другие революционные издания.

В Пермских железнодорожных мастерских работало несколько новых кружков, в которых рабочие приобщались к марксистской литературе, регулярно читали газету «Искра». В декабре 1901 года была распространена работа В. И. Ленина «Объяснение закона о штрафах, взимаемых с рабочих на фабриках и заводах», в 1903 году — работа «Что делать?».

Разъяснительная работа членов марксистских кружков способствовала росту сознания рабочих. Например, призыв социал-демократов отметить День международной пролетарской солидарности 1903 года невыходом на работу нашел горячую поддержку в железнодорожных мастерских. Здесь в день 1 мая не работало около 400 рабочих.

Вместе с рабочими под знамя социал-демократов пришла и передовая часть служащих дороги. Например, кроме Е. В. Савельевой, которая являлась активным членом Пермского комитета РСДРП, в рядах участников революционного движения

в начале века находились Валеев, Ф. Ф. Воскресенский, И. Е. Глухих, Л. М. Еленев, Клушина, Круппова, Кузьминых и другие служащие.

Не отставал от губернского центра и рабочий Екатеринбург. В городе имелось 19 фабрик и заводов, не считая Верх-Исетского и Нижнеисетского, которые находились в окрестностях.

К концу XIX века в Екатеринбурге сходились все важнейшие железнодорожные линии Урала. На железнодорожном узле имелись большой по тем временам вокзал, паровозное депо, вагоноремонтные мастерские, многочисленные склады. По количеству рабочих узел и тогда не уступал самым большим уральским заводам. Партийная организация Екатеринбургского локомотивного депо (ныне депо Свердловск-Пассажирский) наряду с партийной организацией Верх-Исетского металлургического завода является старейшей в Свердловске.

Когда весть о кровавых событиях 9 января 1905 года дошла до Урала, железнодорожники активно поддержали питерский пролетариат. В Пермских железнодорожных мастерских состоялся митинг. 11 февраля рабочие мастерских начали организованную стачку, требуя 8-часового рабочего дня, увеличения заработной платы, участия рабочих в разрешении конфликтов с администрацией, улучшения условий труда и т. д. Стачка продолжалась до 17 февраля. В мастерских был введен 9-часовой рабочий день, частично повышена заработная плата.

Борьба продолжалась. 1 мая 1905 года состоялись политические демонстрации, митинги и маевки железнодорожных рабочих в Екатеринбурге, Златоусте, Уфе, Челябинске, Перми, Оренбурге, 27 мая рабочие Пермских железнодорожных мастерских снова объявили забастовку в знак солидарности с бастующими рабочими Мотовилихинского завода. 30 мая началась стачка на станции Челябинск.

Осенью 1905 года революция в России вступила в высший этап своего развития. Революционная борьба, начатая в сентябре рабочими Москвы, переросла во всероссийскую политическую стачку. В этот период особенно важную роль сыграли железнодорожники. К исходу 11 октября бастовали рабочие 14 дорог. К 17 октября стачка железнодорожников повсеместно «приостановила железнодорожное движение и самым решительным образом парализовала силу правительства» [1].

13 октября прекратилось движение поездов между Екатеринбургом и Тюменью. 14 октября железнодорожники Вятки и Екатеринбурга объявили стачку. Более 400 бастующих работников станции Екатеринбург и железнодорожных мастерских

[1] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 30, с. 321.

собрались на вокзале на митинг и потребовали сокращения рабочего дня, повышения заработной платы, освобождения политических заключенных и других политических свобод. На другой день в товарной конторе станции Екатеринбург собралось около 150 уполномоченных от рабочих и служащих железнодорожного узла. Они одобрили требования, принятые на вокзале, и также отметили, что главной причиной забастовки является гнет, отсутствие свободы собраний, слова, печати. В дальнейшем от рабочих и служащих Екатеринбургского железнодорожного узла были избраны 9 делегатов во главе с Чашковым для предъявления требований администрации Пермской железной дороги.

В Перми около 200 рабочих и служащих ходили по отделам, требовали забастовки и немедленного прекращения занятий, а затем направились на вокзал, отцепили паровоз сформированного поезда, требуя от начальника станции прекращения движения.

Вечером того же дня состоялась сходка служащих дороги, на которой присутствовало более 600 человек. Такие сходки собирались ежедневно. На них бастующие не только говорили о своих нуждах, но и обличали самодержавные порядки. На сходке 16 октября рабочие потребовали политических свобод, учреждения бюро и третейского суда для рассмотрения конфликтов служащих с начальством, определения уровня заработной платы, предоставления оплачиваемых отпусков. С 17 октября к забастовке служащих присоединились рабочие железнодорожных мастерских и станций.

Царизм, не имея возможности задушить нараставшую революцию, вынужден был пойти на уступки. 17 октября царь подписал манифест, в котором обещал народу буржуазно-демократические свободы. Этим шагом правительство рассчитывало умиротворить поднявшийся пролетариат России. Но народные массы под руководством большевиков продолжали борьбу.

В Екатеринбурге, где действовал Уральский комитет РСДРП, объединивший социал-демократические группы Перми, Уфы, Челябинска, Златоуста и других городов Урала, эта борьба протекала особенно напряженно. Вместе с заводскими рабочими бастовало около 1200 рабочих и служащих железнодорожного узла.

24 ноября около 600 рабочих Екатеринбургских железнодорожных мастерских на своем митинге потребовали свержения самодержавия, немедленного созыва Учредительного собрания, свободно избранного всем народом, отмены смертной казни и военно-полевых судов, полной амнистии заключенным за политические убеждения.

Для руководства забастовкой и защиты интересов рабочих железнодорожники избрали свой комитет. В него вошли Чашков (председатель), Таганский, Елкин, Бахтеев, Королев и другие. К началу Декабрьского 1905 года вооруженного восстания в Екатеринбурге насчитывалось 300 боевых дружинников. 60 человек из них подготовили и вооружили рабочие станции Екатеринбург и около 100 — партийная группа железнодорожных мастерских.

Такие же митинги и демонстрации железнодорожников проходили по всему Уралу. Борясь за свои права, движенцы, рабочие депо, путейцы, служащие создавали стачечные комитеты, вооружались, давали отпор черносотенцам, организовывали свои профсоюзы. Профсоюз, учрежденный 5 ноября на первом съезде делегатов всей Пермской дороги, оказался самым массовым на Урале.

Руководя революционным подъемом рабочих, большевики разъясняли лживость и антинародный характер обещаний правительства, призывали широкие массы железнодорожников к дальнейшей борьбе с самодержавием («От стачки — к вооруженному восстанию, от восстания к победе!»). 28 ноября на объединенном митинге железнодорожников и служащих екатеринбургских почтово-телеграфных учреждений выступил Я. М. Свердлов.

В декабрьской забастовке 1905 года участвовали железнодорожники Екатеринбурга, Перми, Нижнего Тагила, Камышлова и других городов. Стачечные комитеты были хозяевами положения на станциях.

Встревоженное создавшимся положением на транспорте, правительство перешло к решительным мерам. 29 ноября было опубликовано указание Николая II, предоставляющее местным властям право в случае почтово-телеграфных и железнодорожных забастовок «прибегать к применению чрезвычайных мероприятий без испрошения на то центральной власти». 3 декабря Министерство путей сообщения потребовало распустить железнодорожный комитет в Екатеринбурге. 5 декабря последовал приказ министра, запрещающий железнодорожникам самовольно оставлять работу.

К сожалению, нерешительность некоторых руководителей революционного движения, находившихся под влиянием меньшевиков и эсеров, помешала решительным действиям рабочих. И 6 декабря руководители Пермского комитета железнодорожников были арестованы. В ночь на 15 декабря взвод казаков разгромил Екатеринбургский железнодорожный комитет, были арестованы 5 его членов.

На Пермской дороге была образована монархическая «воль-

ная вооруженная охрана» из 200 человек, которая вместе с войсками и полицией чинила расправу над забастовщиками. Одновременно действовал так называемый особый комитет во главе с начальником дороги, который разработал целый комплекс мер для удушения революции. Собрания, демонстрации, митинги были запрещены, массовые организации рабочих и служащих дороги разгромлены, профессиональный союз железнодорожников объявлен незаконным.

В Ленинградском Историческом музее сохранился рапорт начальника Пермской железной дороги от 23 января 1906 года, который характеризует не только ярость реакции, но и накал революционной борьбы уральских железнодорожников. Приводим здесь отрывок из этого рапорта.

«Конфиденциально

Господину начальнику Управления железных дорог

...После возникновения забастовки были, как указано выше, арестованы Губернской Жандармской полицией: в Перми — члены «центрального комитета», служащие в управлении дорогой — ревизор станционного счетоводства Преображенский и конторщики службы сборов Лебедев и Мальцев, а также телеграфист станции Пермь Толстоухов и впоследствии распространитель прокламаций среди солдат, состоящий на государственной службе канцелярский служитель в службе сборов Боровков, об утверждении увольнения коего я телеграфировал 31 декабря № 18463. В Екатеринбурге: товарный кассир Чашков, помощник начальника 6 участка пути инженер Елькин, начальник оборотного депо Янчевский, телеграфист Нефедов, кладовщик Точановский и старший стрелочник Бахтеев, как агитаторы по забастовке и присвоившие себе распорядительную на станции власть; далее в поезде под Пермью слесарь Вятских мастерских Зайцев за революционную пропаганду и призыв к забастовке, и уже после восстановления правильного движения на дороге: в Тюмени — составлявшие комитет, принявший на себя распорядительную власть, счетовод участка пути Михайлов, старший телеграфист Шардин, помощник начальника станции Подъем Копанов и фельдшер Клаевский; в Екатеринбурге — агитаторы служащие мастерских помощник мастера Жикелев и монтер Пермяков, мастеровые Зубрицкий и Ватолин; в Бисере — конторщик агита-

тор Здориов; в Возиесеиской — агитаторы, принявшие иа себя распорядительную власть, машинист Третьяков и конторщик — техник Нестеров; в Зуевке — агитаторы и распоряжавшиеся иа станции — мастеровые депо Цигельберг и Свалов; в Вятке — агитаторы помощник иачальника станции Горбунов, телеграфист Песков, монтер мастерских Пинаев, мастеровые Дерышев, Зенцов, Леушин, Роженцев; в Мурашах и в Котласе — принявшие на себя распорядительную власть и агитаторы врачи Трейтер, Рыков. Все эти лица уволены от службы и работ на дороге с момента прекращения ими занятий или со времени арестования их в период с 8 декабря прошлого года до 8 января сего года.

Начальник дороги
(Подпись)»

Однако и в период наступлеиия реакции уральские железнодорожники продолжали борьбу. Происходили новые демонстрации и забастовки. Осеиью 1906 года большевикам удалось создать на железной дороге иелегальиый профессиональный союз, в уставе которого были ие только экономические, но и политические требования. В ходе кампании по выборам в Государственную думу большевики развернули большую агитационную работу, в которой разоблачали царизм. Только Екатеринбургский комитет распространил накануне выборов около 150 тысяч листовок и воззваиий.

Рабочие жадно читали эти листовки, на собраниях горячо обсуждали вопросы о Думе, свободе и борьбе пролетариата за свои права. Орган Уральского областного и Екатеринбургского комитетов РСДРП газета «Рабочий» в заметке «Железнодорожные мастерские» писала 16 февраля 1907 года, что шпики «всюду снуют, всюду подслушивают, но рабочие знают провокаторов. Подходит такой и спрашивает: «Ну, как дела, часто ли собираетесь?» Рабочий отвечает: «Да ничего, дела идут — ходим по собраниям и книжки читаем». Шпик оживленно спрашивает: «А кто вам прииосит?» Рабочий отвечает: «Ну, это уж позвольте мне знать!»

От пролетарского Екатеринбурга в Государственную думу был избраи рабочий Е. А. Петров, от железнодорожников Перми — мастеровой А. А. Шпагин. Проводы депутатов превратились в важное политическое событие. На вокзалах состоялись митинги. Выступая на станции Пермь, Шпагин призывал рабочих к свержению самодержавия. За крамольные речи полиция

возбудила дело о привлечении оратора к уголовной ответственности.

Пытались использовать открытие Думы для политических выступлений на других узлах и станциях дороги. 20 февраля 1907 года в Пермских железнодорожных мастерских и Кушвинском депо состоялись однодневные политические стачки.

Однако в целом революционная энергия к этому времени была на исходе. Этим воспользовалось царское правительство и разогнало II Думу. Разгон Думы, как известно, был концом первой русской революции. Особую тревогу царизма в дни реакции вызывали железнодорожники. Еще накануне разгрома II Думы департамент полиции приказал охранным отделениям мобилизовать все силы, чтобы парализовать деятельность общественных организаций, «обратив особое внимание на социал-демократические железнодорожные комитеты».

В начале 1909 года министром путей сообщения стал махровый реакционер — начальник Главного тюремного управления департамента полиции, председатель черносотенного Всероссийского национального союза Рухлов. Он рьяно продолжал «чистку» кадров, обрекая огромную массу железнодорожников на безработицу и голодное существование. Газета «Голос Приуралья» писала в 1909 году: «Последнее время правление Пермской железной дороги почти ежедневно рассылает по линии для сведения начальствующих лиц «особые» списки бывших железнодорожников, которые ни под каким видом не должны приниматься на службу. Списки иногда заключают в себе от 50 до 100 имен. На участках в депо приказано вести особые алфавитные книги для этих списков».

В 1910 году царское правительство было серьезно обеспокоено выступлениями французских железнодорожников. В связи с этим министр путей сообщения потребовал в срочном порядке представить с каждой русской железной дороги «перечень главнейших мер для немедленного подавления беспорядков в случае их внезапного возникновения». Начальник Пермской железной дороги доложил, что им обращено особое внимание «на формирование охранно-вспомогательных поездов на станциях Вятка, Пермь и Екатеринбург и назначение на них надежного служебного персонала». Такие поезда, по его мнению, дадут возможность «принять меры к прекращению беспорядков в зародыше», обеспечить непрерывное и правильное движение на дороге. Особый комитет при управлении Пермской дороги на своих заседаниях определил районы действия этих поездов и функции сформированных летучих отрядов.

Торжество столыпинской реакции оказалось недолговечным. После трех лет затишья стачечного движения с середины 1910

года революционное движение снова пошло на подъем. Пролетариат России начал подготовку к новой революции, в которой активное участие приняли и железнодорожники.

Под давлением реакции большевики Екатеринбурга перешли на нелегальное положение. Руководствуясь ленинскими указаниями о необходимости уметь отступать, Уральский областной комитет РСДРП в 1907 году разработал новую форму организации. Ячейки создавались по производственному принципу. Партийные группы входили в легально существовавшие рабочие организации: профсоюзы, кооперативы, больничные кассы, культурно-просветительные общества. Екатеринбургская партийная организация была разделена на районы. Одним из таких районов был железнодорожный. Во главе каждого района стоял свой партийный комитет. Районы делились на подрайоны — партийные ячейки одного крупного или двух-трех мелких предприятий. Каждая ячейка в свою очередь делилась на маленькие группы — тройки, пятерки, десятки — во главе с партийным организатором. Каждый член партии имел дело только со своим партийным организатором.

В Пермской, Уфимской и некоторых других партийных организациях Урала меньшевики-ликвидаторы, призывавшие отказаться от политической борьбы с царизмом, все же нанесли немалый ущерб большевизму. Но в Екатеринбурге им не удалось добиться заметного влияния. Даже после ряда арестов и провалов в 1909 году в городе насчитывалось около 100 членов партии, среди которых были и железнодорожники.

В марте 1909 года были выданы провокатором и арестованы все участники Екатеринбургской областной конференции, съехавшиеся для обсуждения текущих задач на основе решений Пятой общероссийской конференции РСДРП. Полиция раскрыла последнюю на Урале партийную типографию — Уфимскую. Прокатилась еще одна волна репрессий. Однако и после этого ряд партийных групп на предприятиях и железной дороге сохранился. С наступлением нового революционного подъема Екатеринбургская партийная организация быстро восстановилась.

Используя легальные формы работы, большевики воспитывали у рабочих классовую солидарность, помогали им правильно разбираться в текущих событиях. Расстрел царскими войсками рабочих Ленских приисков в 1912 году вызвал гневный протест пролетариата Урала. В Екатеринбурге, Сысерти, Златоусте состоялись забастовки.

Летом 1916 года бастовали железнодорожники Екатеринбурга, требуя повышения заработной платы.

ЗА ВЛАСТЬ СОВЕТОВ

После свержения самодержавия классовая борьба продолжалась. Рабочие и крестьяне боролись за свою власть — Советскую.

Железнодорожники Екатеринбурга на митинге в мае 1917 года вполне определенно потребовали передачи власти Советам. С такой же резолюцией в июле состоялся митинг рабочих станции Екатеринбург. В сентябре рабочие Екатеринбургского депо и железнодорожных мастерских выступили за немедленное вооружение рабочих. «Исходя из того,— писали рабочие депо,— что по истечении 7 месяцев со дня свержения самодержавия революция все еще находится в опасности, что до сих пор не добыта ни земля, ни воля и все время контрреволюционные классы делают попытки силою оружия уничтожить органы революции и устраивают кровавую бойню рабочим, мы, железнодорожники, стоя на страже революции, находим необходимым немедленное вооружение рабочих. Надо создать Красную гвардию, которая совместно с революционными солдатами могла бы противопоставить силу революции силе контрреволюции».

«Считаем необходимым... отменить исключительные полномочия Временного правительства и положить конец его безответственности. Создать власть из революционного пролетариата и трудового крестьянства»,— требовали рабочие Чусовского депо.

«Долой самодержавную-самозванную власть! Вся власть Советам! Да здравствует III Интернационал! Да здравствует социализм!» — этими призывами закончили митинг рабочие и служащие станции Екатеринбург I.

Когда началась организация красногвардейских отрядов, железнодорожники Пермской дороги с готовностью становились в ряды активных борцов революции. В железнодорожных мастерских Екатеринбурга, например, одним из первых записался в отряд каменщик Василий Савватеевич Воеводин. Его избрали членом красногвардейского штаба городского района. В 1918 году Воеводин геройски погиб в боях с контрреволюцией. К октябрю 1917 года Уральская партийная организация по численности занимала уже третье место после Москвы и Петрограда, а в ней одним из наиболее передовых отрядов рабочего класса были железнодорожники.

Опираясь на поддержку вооруженных рабочих и солдат, большевики в центре и на Урале усилили подготовку к решающей схватке. 25 октября вооруженное восстание в Петрограде свергло власть Временного правительства. 26 октября II съезд Советов обнародовал свои исторические декреты о земле и мире и образовал Совет Народных Комиссаров во главе с Лениным.

Трудящиеся Свердловской магистрали бережно хранят сейчас имена железнодорожников — героев революционных событий и гражданской войны: активного участника штурма Зимнего дворца Александра Михайловича Белоусова, матроса легендарного крейсера «Аврора» Василия Петровича Гусева, организатора Красной гвардии в Кунгуре, члена КПСС с 1912 года Алексея Семеновича Попкова, участника двух революций Николая Степановича Онуфриева и многих других.

После победы Октябрьского вооруженного восстания в Петрограде пролетарская часть железнодорожников включилась в активную борьбу за упрочение Советской власти. Верхушка железнодорожной администрации оказалась в стане контрреволюции. 26 октября 1917 года Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного профессионального союза (Викжель), в составе которого преобладали меньшевики и эсеры, выразил отрицательное отношение к мероприятиям Советской власти. В телеграмме, разосланной на места, Викжель объявлял себя единственным хозяином на железных дорогах страны до создания так называемого однородного социалистического правительства. Труженики железных дорог страны, распознав контрреволюционную сущность политики Викжеля, поддержали Советское правительство во главе с В. И. Лениным.

В Екатеринбурге известие о победе Октябрьского вооруженного восстания было получено в ночь на 26 октября 1917 года. Совет рабочих и солдатских депутатов объявил себя единственной властью и обратился к трудящимся Урала с призывом немедленно отстранять от занимаемых постов представителей Временного правительства. Комиссары Екатеринбургского Совета были направлены на железную дорогу, почту, телеграф.

Но свергнутая буржуазия не оставляла намерений задушить Советскую власть, пускала в ход все средства борьбы. В этих условиях главной вооруженной опорой победившей революции были отряды Красной гвардии. Они обеспечили надежную охрану заводов и учреждений, железной дороги, поддерживали твердый революционный порядок. Вместе с другими нес свою службу отряд главных железнодорожных мастерских. Время сохранило имена некоторых его бойцов — рабочих мастерских М. А. Абакумова, И. С. Губанова, Ф. А. Пойлова и других.

Активно боролись за упрочение Советской власти пермские железнодорожники. В красногвардейском отряде станции Пермь I насчитывалось 93 железнодорожника. На станции Пермь II красногвардейский отряд возник из железнодорожной дружины, организованной в конце сентября 1917 года. Большинство красногвардейцев имело достаточную военную подготовку и необходимое вооружение. В отряде поддерживалась высокая организованность, дисциплина, готовность к выполнению боевых заданий Советской власти. «Все бойцы отряда, — вспоминал позднее член партии с 1917 года А. И. Черемных,— имели вооружение, ходили с ним на работу, в любую минуту готовы были к активным боевым действиям».

Вооруженные отряды рабочих действовали также на станциях Верещагино, Камышлов, Кизел, Кунгур, Лысьва, Чусовская и на других железнодорожных узлах.

Активными бойцами Красной гвардии были и молодые железнодорожники. Еще летом 1917 года на территории Среднего Урала возникли первые социалистические союзы рабочей молодежи. К октябрю 1917 года в Екатеринбурге, например, существовало уже семь таких ячеек ССРМ, в том числе одна в депо и одна в железнодорожных мастерских (на Монетке). Представитель молодежи депо З. Захаров участвовал в качестве делегата в работе первого областного съезда Социалистического союза рабочей молодежи, состоявшегося 25 ноября 1917 года. После свержения Временного буржуазного правительства молодые рабочие, члены союза, стали записываться в отряды Красной гвардии. В Бисере, например, в вооруженный отряд вступило 50 членов союза. Высоким был процент молодежи среди красногвардейцев и на других станциях Пермской железной дороги.

Помимо рабочих отрядов для обеспечения нормальной работы железнодорожного транспорта создавались военно-охранные отряды. В их состав местные Советы привлекали военнослужащих старой армии. По решению демобилизационного бюро Уральского порайонного комитета военно-охранные отряды в первую очередь создавались на крупных узлах: в Вятке, Перми, Екатеринбурге, Богдановиче.

Главной же задачей в собственном хозяйстве железнодорожников была борьба с разрухой.

За годы мировой войны в России упало производство новых вагонов и паровозов, почти не стало запасных частей для их ремонта. Естественно, что железные дороги не справлялись с перевозками грузов и пассажиров, особенно в период массовой демобилизации солдат старой армии.

В тяжелых условиях на низком техническом уровне велись

и ремонтно-восстановительные работы. Вагонные сараи были далеки от совершенства, ремонтные депо имелись только в Екатеринбурге, Перми, Нижнем Тагиле и Чусовской.

В наследство от царской России достались железнодорожникам и исключительно тяжелые социально-бытовые условия. Рабочие-путейцы, например, чаще всего размещались в казармах, на общих нарах.

Угрожающее положение складывалось с перевозками металла и топлива.

Трудности производственные дополнялись организационными. Старое руководство дороги заняло враждебную позицию по отношению к Советской власти. Часть служащих саботировала. Рабочим пришлось выдержать борьбу за власть и на транспорте. В январе 1918 года деятельность аппарата управления Пермской железной дороги, созданного при Временном правительстве, была прекращена. На имевшихся еще частных железных дорогах был введен рабочий контроль за эксплуатацией, а в июне 1918 года они тоже были национализированы.

С первых же дней Советской власти были приняты меры для улучшения условий труда, повышения заработной платы. Впервые за всю историю Пермской дороги был установлен 8-часовой рабочий день. Внедрялась тарифная оплата труда. Улучшилось медицинское обслуживание трудящихся. Было открыто 12 детских площадок.

Подготовительной мерой перехода к социализму в области железнодорожного транспорта, как и других отраслей народного хозяйства, явилось повсеместное введение рабочего контроля. Его внедрение возглавили партийные организации. Для железнодорожников Екатеринбургского узла важное значение имели решения общегородской конференции РСДРП(б), состоявшейся в декабре 1917 года.

Против рабочего контроля поднялись частные акционерные железнодорожные общества, владельцы промышленных предприятий, уральские горнопромышленники. Однако их сопротивление было сломлено. Крупная промышленность и транспорт перешли в собственность народа. Взяв в свои руки транспорт, железнодорожники настойчиво учились управлять им. Делегатский съезд рабочих и служащих Северо-Восточной Уральской дороги (Шарташ — Тавда) образовал трудовые бюро, технические транспортно-контрольные комиссии, товарищеские дисциплинарные суды. Особая комиссия по организации управления была создана также на Пермской железной дороге. Вопросы совершенствования управления и организации транспорта находились в центре внимания делегатов и состоявшегося в марте 1918 года железнодорожного съезда Уральской области, кото-

рый полностью поддержал меры Советской власти, направленные на подъем работы транспорта, и тоже наметил пути совершенствования управления железными дорогами Урала.

Значительную роль в наведении революционного порядка на транспорте сыграл декрет Совнаркома от 23 марта 1918 года «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности», о котором подробно писал В. И. Ленин в «Очередных задачах Советской власти».

Большевистские и профсоюзные организации Урала делали все возможное для укрепления материально-технической базы транспорта. В апреле 1918 года в газете «Уральский рабочий» было опубликовано специальное обращение областного Совета профессиональных союзов Урала ко всем трудящимся с призывом помочь борьбе с разрухой на железной дороге, выделить для этого необходимое оборудование, кредиты и топливо.

Промышленность Урала испытывала свои немалые трудности: не хватало сырья, топлива, металла, средств. Однако в результате проведенной партией работы на Пермском Мотовилихинском заводе рабочие освоили производство запасных частей, оборудовали цехи для одновременного ремонта 14 паровозов и 16 вагонов. На Высокогорском заводе Нижнетагильского горного округа решили своими силами строить вагоны и платформы. Освоили производство запасных частей для вагонов и паровозов также на Баранчинском, Верхнетуринском и Серебрянском заводах Гороблагодатского горного округа.

В мае 1918 года Уральский областной Совет разработал и программу нового железнодорожного строительства, необходимого для возрождения экономики республики. Намечено было сооружение линий Екатеринбург — Казань, Екатеринбург — Курган, а также ряда подъездных путей. Одновременно предусматривалось усиление провозной способности некоторых действующих линий, имеющих важное народнохозяйственное значение.

Однако дальнейший мирный созидательный труд уральских железнодорожников был прерван гражданской войной и иностранной интервенцией.

В конце мая 1918 года вспыхнул антисоветский мятеж чехословацкого корпуса, который послужил сигналом для внутренней контрреволюции.

Коммунистическая партия и Советское правительство призвали трудящихся к организованному отпору врагу.

Пламя гражданской войны охватило прежде всего железнодорожные магистрали, узлы и станции. Боевые действия велись главным образом вдоль железных дорог. Только на отдельных участках позиции войск удалялись на 30—50 километров.

Пермская и Северо-Восточная Уральская железные дороги были объявлены на военном положении. Все рабочие и служащие в возрасте от 18 до 45 лет считались мобилизованными. В часы, свободные от работы, они изучали военное дело.

Основной задачей железнодорожников являлись военные и продовольственные перевозки. Однако немало транспортных рабочих тоже брали винтовки и пополняли боевые части Красной Армии. Железнодорожники Тюмени за пять суток построили бронепоезд и передали его Красной Армии. Команда бронепоезда, названного именем В. И. Ленина, участвовала в боях на станциях Подъем, Тугулым и на других участках фронта.

Активные боевые действия развернулись вдоль железнодорожной линии Екатеринбург — Челябинск. В этих боях участвовали добровольцы со станции Верещагино и другие отряды, сформированные из железнодорожников Перми, Чусовской, Екатеринбурга. Железнодорожники держались мужественно. Под Челябинском верещагинцы были атакованы противником при поддержке бронепоезда. В решающий момент боя верещагинские комсомольцы Александр Анянов и Павел Анчуков разобрали железнодорожный путь. Бронепоезд белых не прошел, и их атака захлебнулась. В бою под деревней Селезни белогвардейцы прижали отряд верещагинцев к озеру. Ручными гранатами и штыками железнодорожники рассеяли наступающие цепи и, вырвавшись из окружения, закрепились на новом рубеже. В боях под Челябинском немало мужественных бойцов пали смертью храбрых.

Боевыми организаторами железнодорожников явились военно-революционные комитеты, созданные в прифронтовой полосе. Так, 23 июня 1918 года командующий Северо-Урало-Сибирским фронтом Р. И. Берзин утвердил Военно-революционный комитет Западно-Уральской железной дороги. Комитет поддерживал образцовый порядок в полосе дороги, обеспечивал охрану железнодорожных путей и необходимые перевозки.

Коммунисты станции Нязепетровск Западно-Уральской линии показали пример изучения военного дела. Профессиональный революционер, член партии с 1903 года, ответственный работник Западно-Уральской дороги Иван Прокопьевич Кутасов подготовил воззвание к беспартийным железнодорожникам, в котором призывал их последовать примеру коммунистов. Партийная организация станции распространила воззвание по всей Западно-Уральской железной дороге, которое было поддержано всеми ее рабочими.

Такую же работу провел Военно-революционный комитет Северо-Восточной Уральской железной дороги. Военные занятия железнодорожников проводились регулярно, в свободное от ра-

боты время, ими руководили опытные инструкторы. И скоро в армию стало поступать достаточно квалифицированное пополнение.

Угрозу завоеваниям Советской власти с чувством тревоги и озабоченности восприняли железнодорожники станций Чусовская и Кунгур. По призыву большевиков многие из них также ушли добровольцами на фронт. Причем комиссаром красноармейской роты из Кунгура, насчитывавшей 210 человек, был опытный железнодорожник, член партии с 1912 года А. С. Попков, который многие годы вел революционную работу на станции. В короткий срок комиссар роты сумел сплотить красноармейцев, воспитать в них высокие бойцовские качества.

Военные руководители советских войск проявляли большую заботу и о бесперебойной работе железнодорожных узлов в зоне боевых действий. Председатель Высшей военной инспекции Н. И. Подвойский, возглавлявший в первой половине июня 1918 года части Красной Армии на Южном Урале, в специальной телеграмме требовал улучшить комендантскую службу на крупных станциях линий Екатеринбург — Бердяуш и Екатеринбург — Тюмень, добиваться точного выполнения военных перевозок.

На ряд крупных станций Северо-Урало-Сибирского фронта (Егоршино, Богданович, Кузино, Калино и другие) были назначены политические представители. Они контролировали деятельность враждебно настроенных специалистов, пресекая их саботаж, добивались слаженной работы железнодорожных узлов. В то же время политические представители разъясняли рабочим и служащим политику Коммунистической партии и Советской власти.

Во второй половине июля 1918 года напряжение боевых действий против мятежных чешских легионеров и белогвардейцев нарастало. Фронт приблизился вплотную к центру Среднего Урала — пролетарскому Екатеринбургу. Не сумев преодолеть сопротивление советских войск на Екатеринбург-Челябинском направлении, белогвардейцы обошли город с запада, в районе станции Кузино прорвав оборонительный заслон Красной Армии. На ликвидацию прорыва была брошена дружина екатеринбургских коммунистов, сформированная Уральским областным комитетом РКП(б). В ее составе был и один из руководителей областной партийной организации — Л. И. Вайнер.

Получив подкрепление, советские отряды перешли в наступление, с ходу освободили станцию Кузино. Но развить успех им не удалось. Белогвардейцы подтянули свежие силы, ввели в бой конницу, бронепоезд и вновь захватили станцию. В это трудное время погиб Л. И. Вайнер.

Не считаясь ни с чем, враг рвался к Екатеринбургу.

25 июня 1918 года Красная Армия вынуждена была оставить Екатеринбург — этот важный политический, административный и железнодорожный центр Урала.

После потери Екатеринбурга красноармейские части, сведенные в Третью армию Восточного фронта, вели тяжелые оборонительные бои на Красноуфимском, Кунгурском, Лысьвенском, Тагильском, Алапаевском и Ирбитском направлениях. Борьба шла за каждую станцию, каждый разъезд и населенный пункт. Именно в это время героическими делами прославились на Урале 1-й Крестьянский коммунистический полк Красных орлов и 1-й Камышловский полк. Боевое ядро третьего батальона Камышловского полка было сформировано из рабочих-железнодорожников и крестьянской бедноты. Полку были приданы артиллерийская батарея, кавалерийский дивизион и бронепоезд.

Примечательна биография командира одного из батальонов 1-го Крестьянского коммунистического полка Красных орлов В. Д. Жукова. Революционную закалку он получил в железнодорожном депо станции Камышлов, где руководил большевистской организацией. После победы Октябрьской социалистической революции В. Д. Жуков был одним из организаторов железнодорожного отряда Красной гвардии. В период летних боев с интервентами и белогвардейцами Жукова назначили командиром батальона, где он показал себя боевым, инициативным руководителем и заботливым воспитателем красноармейцев. В сентябре 1918 года во время тяжелого боя с белогвардейцами в районе Алапаевска Василий Данилович Жуков был смертельно ранен. Сейчас именем героя названа одна из улиц Камышлова.

По мере расширения масштабов вооруженной борьбы назрела необходимость применения и специальных технических подразделений — железнодорожных войск. Осенью 1918 года, впервые в истории Советских Вооруженных Сил, в районе Кушвы и станции Гороблагодатская был за короткие сроки создан Первый Уральский коммунистический железнодорожный батальон. В его ряды добровольно вступили рабочие станций Гороблагодатская, Пермь, Верещагино, Балезино и других. Первоначально в батальоне насчитывалось до 300 бойцов и командиров. Командовал им слесарь Екатеринбургских железнодорожных мастерских член партии Иван Алексеевич Бобылев. Батальон успешно обслуживал наши войска и с лучшей стороны проявил себя непосредственно в боях в районе Кушвы, у станций Хребет-Уральский и Европейская, на подступах к Перми. В тяжелых боях самоотверженный поступок совер-

шил боец батальона В. В. Знаменский. Оказавшись в трудной обстановке, он сумел сохранить важные военные документы.

Неутомимым бойцом ленинской партии показал себя в боях с интервентами и белогвардейцами рабочий-коммунист со станции Бисер Г. И. Махнутин. Он неоднократно ходил в разведку, имел ранения, после выздоровления опять возвращался на фронт и неустанно вел политическую работу среди бойцов.

В боях с колчаковцами на подступах к Перми значительную роль сыграли бронепоезда. Под их охраной осуществлялась переброска войск и наиболее важных грузов. Броневые поезда также надежно защищали санитарные составы.

Главное же назначение бронепоездов заключалось, конечно, в решении боевых задач. Они наводили страх на врага, нередко решали успех боя на том или ином участке фронта. Например, в начале декабря 1918 года большой урон врагу нанес бронепоезд № 2 Особой бригады Третьей армии. Его команда состояла из балтийских матросов и рабочих-железнодорожников Пермской дороги. Их возглавлял матрос-артиллерист, бывший ученик слесаря Усольского паровозного депо И. Н. Деменев. Революционную закалку И. Н. Деменев получил в Петрограде, где еще до победы Октября вступил в ряды большевистской партии.

Однажды у населенного пункта Паленый Лог, недалеко от Лысьвы, красноармейцы Лесновско-Выборгского полка вели тяжелый бой с колчаковцами. В критический момент сражения на помощь советским воинам прибыл бронепоезд Деменева. Огнем своих пушек он прикрыл Лесновско-Выборгский полк, дал ему возможность отойти на новый оборонительный рубеж. Однако белогвардейцам удалось зайти в тыл бронепоезда и на крутой кривой разобрать путь. Бронепоезд сошел с рельсов и был окружен превосходящими силами колчаковцев. Трое суток экипаж бронепоезда вел неравный бой. Часть команды погибла. И только когда кончились боеприпасы, оставшиеся в живых члены экипажа взорвали платформы и под покровом ночи прорвались к своим частям.

В ходе боев бронепоезда № 5 Уральского коммунистического батальона вблизи станции Чайковская взрывом снаряда была сброшена на шпалы бронеплощадка с орудием. Красноармеец-машинист П. П. Никитин под огнем врага вывез поврежденную материальную часть в расположение своих войск. За боевое отличие он первым среди воинов батальона был награжден орденом Красного Знамени.

Летом 1919 года Красная Армия вела стремительное наступление на Восточном фронте. Значение железнодорожного транспорта возросло еще больше. Однако подвижной состав был пре-

дельно изношен, железнодорожное полотно разрушено. По оценке специалистов железнодорожная линия Пермь — Гороблагодатская являлась одной из наиболее пострадавших в период гражданской войны. Чтобы выполнить требования фронта и восстановить железнодорожное полотно, мосты и другие сооружения, вместе с железнодорожниками, крестьянами ближайших сел и деревень в работах участвовали красноармейцы Первого Уральского коммунистического железнодорожного батальона. Воины-железнодорожники работали самоотверженно. Они восстановили движение на участке от станции Яр до Перми за 39 дней, а там было разрушено 42 моста, во многих местах повреждено полотно.

В августе 1919 года части Красной Армии полностью освободили Урал от белогвардейцев. Эту победу завоевали и уральские железнодорожники. Сейчас на Свердловской дороге с огромным уважением вспоминают ветеранов железнодорожного транспорта, участников гражданской войны П. И. Никитина, Г. И. Махнутина, М. Н. Овчинникову, И. Ф. Рыжова, Н. И. Харитонова, Н. В. Никифорова, М. О. Гамбургера, К. А. Степанова, Б. А. Кремлева, П. С. Михалева и других, отдавших много сил для разгрома врага.



Памятник Черепановым
в Нижнем Тагиле



Правнучка М. Черепанова А. Н. Водовозова

→

Паровозное депо в Екатеринбурге. 1878 год

Строительство перегона Алапаевск — Синячиха

Строительство перегона Пермь — Заимка



Член революционного кружка при управлении Пермской дороги, письмоводитель стола статистики управления В. Г. Короленко

Е. В. Савельева — библиотекарь Пермской железной дороги. В библиотеке хранилась первая в Перми нелегальная литература

Екатеринбургский вокзал. 1878 год

→

Конторщик Пермской дороги П. А. Матвеев, член РСДРП, активный участник вооруженного восстания рабочих в Перми в 1905 году

Фельдшер Пермской дороги член РСДРП И. П. Ладыжников (крайний слева) на встрече с В. И. Лениным и А. М. Горьким на острове Капри. 1902 год



Оргаиизатор первой большевистской группы при Куигурском паровозном депо А. С. Попков

Депутат II Государствеииой думы слесарь Пермских железнодорожиых мастерских большевик А. А. Шпагин

Броиепоезд 29-й Уральской дивизии. 1919 год

→

На восстаиовлеиии Пермского железиодорожиого моста через Каму. 1919 год

Группа бойцов 1-го Уральского коммунистического железиодорожного батальоиа. 1919 год







Онн восстанавливалн Чусовской мост. В центре группы, в буденовке, руководнтель восстановлення многнх мостов на дороге Г. П. Ощепков



←

Субботннк на станцнн Ннжннй Тагнл

Участннки всеуральского субботннка железнодорожнннков в Екатеринбурге. 1920 год

Машнннст Пермского депо А. Т. Игошин первым на дороге стал воднть поезда по-крнвоносовскн. 1935 год

Подпнсанне первого договора о социалистнческом соревнованин между рабочими паровозных депо Кунгур и Красноуфимск. 1929 год





Г. Г. Истомина — первая на дороге женщина-машинист. Депо Пермь. 1939 год

Бронепоезд «Чусовской рабочий». 1941 год



85-миллиметровая зенитная пушка, переданная фронтовикам работниками станции Свердловск-Сортировочный

Путевой обходчнк дистанции Свердловск-Пассажирскнй Герой Социалнстического Труда М. А. Казанцев на встрече с путевыми обходчиками Дальневосточной дорогн

Весовщица станции Шарташ, в годы войны смелая партизанка из партизанской бригады имени К. Калиновского — Е. И. Ляхова-Поваляева



Работницы депо Свердловск-Сортировочный, первыми освоившие в 1941 году профессию машиниста электровоза (слева направо): М. А. Бармина, В. В. Чудинова и А. И. Спирина



Герой Советского Союза
М. Д. Саначев



Герой Советского Союза
И. И. Мозжаров



Герой Советского Союза
М. Е. Жбанов



Герой Советского Союза
К. Г. Стриганов



Герой Советского Союза
К. Ф. Пылаев



Герой Советского Союза
М. П. Пономарев



Герой Советского Союза
С. А. Черных



Герой Советского Союза
Г. И. Глазунов

ВОССТАНОВЛЕНИЕ

Колчаковские банды нанесли дороге огромный ущерб. Пермский участок, например, к моменту освобождения представлял из себя остров, отрезанный от остальной части дороги разрушенными мостами: Камским, Кунгурским, Чусовским.

Были разрушены также 70 станционных зданий, депо, мастерских и других производственных помещений. Более 140 объектов требовали капитального ремонта.

Всего же на дороге предстояло восстановить 226 мостов, в том числе 134 железных, 74 деревянных, 16 железобетонных и 2 каменных. Большой ущерб был нанесен подвижному составу.

В сентябре 1919 года к Пермской дороге были присоединены Западно-Уральская, Богословская, Северо-Восточная Уральская и часть Омской, которые тоже немало пострадали во время военных действий. Протяженность дороги на 1 июня 1920 года составила 3891 версту.

Проблема восстановления транспорта, нормализации его работы постоянно находилась в центре внимания партии и правительства Советской Республики. Еще в августе 1919 года был создан политотдел дороги. В коллегию политотдела входили Подкорытов (председатель), Дьячков и Алпатов (члены).

Политотдел вначале руководил работой 8 районных политотделов: Пермского, Чусовского, Кунгурского, Усольского, Нижнетагильского, Екатеринбургского, Верещагинского и Нязепетровского. В марте 1920 года добавились политотделы Камышловского, Шадринского, Егоршинского, Уфалейского и Кушвинского районов.

В сентябре 1919 года Народный комиссариат путей сообщения принял решение перевести управление дороги и политотдел из Перми в Екатеринбург. В октябре руководители дороги уже работали на новом месте.

Дорожный и районные политотделы возглавили работу партийных организаций магистрали по восстановлению железнодорожного хозяйства, укрепляли трудовую дисциплину и одновременно вели широкую работу среди железнодорожников, разъясняя сущность Советской власти и ее цели.

В марте 1920 года Центральный Комитет РКП(б) объявил о мобилизации на транспорт 5 тысяч коммунистов. Только от Екатеринбургского губкома партии на дорогу пришли 600 ком-

мунистов. Это было хорошее пополнение 5740 коммунистам, которые имелись в 259 партийных ячейках дороги.

Прежде всего был налажен ремонт паровозов и вагонов собственными силами и с помощью промышленных предприятий Урала. Так, рабочие Высокогорского, Баранчинского, Верхнетуринского, Кыштымского, Верх-Исетского и Невьянского заводов отремонтировали 491 вагон, изготовили много запасных частей для паровозов. На Мотовилихинском, Верхнетуринском, Надеждинском, Нижнетагильском, Лысьвенском и других заводах было восстановлено 47 паровозов, 1000 товарных и 1439 пассажирских вагонов.

Много подвижного состава железнодорожники отремонтировали своими силами.

В сентябре 1919 года открыли для движения железнодорожный мост через реку Сылву на Кунгурской линии, связывающей Пермь с Екатеринбургом. Мост восстановили за 34 дня.

Пять месяцев продолжалось восстановление моста через Каму у Перми. 18 февраля 1920 года в присутствии делегатов IV Пермской губернской партийной конференции и IV губернского съезда Советов через мост прошел первый поезд. Газета «Известия» писала по этому поводу: «Вот пример горячего стремления защищать Советскую Россию не только с оружием в руках, но и на пути мирных завоеваний». Героизм и организованность строителей были отмечены в специальном постановлении Совета обороны от 27 февраля 1920 года, подписанном В. И. Лениным.

29 августа 1919 года на станции Екатеринбург состоялся первый коммунистический субботник. В нем участвовало 24 человека — коммунисты и сочувствующие. Постепенно субботники стали массовыми, в них участвовали тысячи железнодорожников. За последние три месяца 1920 года во время субботников было отремонтировано 125 паровозов, 124 вагона, изготовлено много запасных частей, инструмента, очищено 111 километров пути от снега, погружено и выгружено сотни тонн груза, заготовлены тысячи кубометров дров для паровозов. Одна из станций, где молодежь Верещагинского узла заготовляла дрова, и сейчас называется Субботники.

Кроме того, организовывались недели особенно напряженной работы: «Неделя фронта и транспорта», «Неделя помощи Западному фронту» и другие.

Весной 1920 года над Советской Республикой нависла опасность со стороны панской Польши. Руководствуясь указаниями ЦК РКП(б), уральские коммунисты развернули активную мобилизацию сил в помощь Западному фронту. Посильный вклад внесли железнодорожники. Так, на станции Нижний Тагил из

среднего ремонта были досрочно выпущены 1 паровоз и 13 вагонов, сформирован и отправлен на юг поезд в подарок 52-й дивизии.

Одной из важнейших задач этого периода было проведение агитационно-разъяснительной работы среди железнодорожников и населения о политике Советского правительства. Коммунисты дороги использовали в этой работе разнообразные формы и методы идейного воздействия на массы. Одним из центров агитационной и культурно-просветительной деятельности были агитпункты, открытые на крупных узлах и станциях. Кроме того, к осени 1920 года на дороге имелось 16 народных домов, 25 клубов, 15 театров, 194 библиотеки, 108 читален.

К концу 1920 года советский народ под руководством Коммунистической партии разгромил основные силы интервенции и контрреволюции. X съезд партии наметил поворот всего народного хозяйства молодой республики на мирное хозяйственное строительство, принял решение о переходе к новой экономической политике. В соответствии с этим пришло время и на железных дорогах отказаться от практики времен военного коммунизма, когда все виды транспортных услуг оказывались бесплатно.

Однако на плечи трудящихся нашей страны легли новые тяжкие испытания. В 1921—1922 годах голод охватил Поволжье, центр страны и значительную часть уральских губерний, особенно Челябинскую, Оренбургскую, часть Екатеринбургской и Тюменской. Голод и эпидемии гнали людей из одной губернии в другую. Тысячи беженцев ехали в битком набитых вагонах, на крышах, подножках в поисках хлеба и спасения от голодной смерти.

В эти годы и работники транспорта не всегда имели даже пайковую норму хлеба. Несмотря ни на что, железнодорожники Пермской дороги выполняли график движения поездов с сибирским зерном, в два раза увеличили объем перевозок.

Чтобы ускорить вывозку хлеба из Сибири, Советское правительство направило туда Ф. Э. Дзержинского. Он останавливался в Перми, в Екатеринбурге, Тюмени и вместе с другими вопросами обсуждал с представителями местных партийных и советских организаций и руководителями Пермской дороги меры для ускорения ремонта паровозов и вагонов и улучшения работы дороги в целом.

Добиваясь точного выполнения производственных заданий, рабочие и служащие дороги старались сделать для населения Поволжья и Южного Урала все, что было в их силах. При дорожном и районных комитетах профсоюза были созданы специальные комиссии. В обращении одной из них говорилось: «Не

надо лишних слов! Все на помощь голодающим братьям!» И трудящиеся дороги действительно без лишних слов отдавали голодающим даже часть своего скудного пайка. Рабочие депо Пермь II отчислили однодневный заработок, коллектив Пермских железнодорожных мастерских собрал 60 тысяч рублей. Курсанты железнодорожного училища отдали трехдневный паек. В пользу голодающих шли также все деньги, заработанные железнодорожниками на субботниках.

В 1922 году повсеместно был получен хороший урожай. Голодный год ушел в прошлое. Упорядочение работы железных дорог продолжалось. Для укрепления единоначалия был ликвидирован институт комиссаров, созданный в период гражданской войны.

Осенью 1922 года Совет труда и обороны образовал правления железных дорог. Они должны были развивать коммерческую деятельность дорог путем более широкого использования местных средств и представления местным органам большей самостоятельности и инициативы. Управления дорог подчинялись правлениям и занимались только техническими вопросами. Председателем Правления Пермской дороги и уполномоченным НКПС был назначен А. И. Емшанов, его заместителем — В. Ф. Сивков.

Правление установило плату за все виды перевозок. Предприятия, не имевшие денег, расплачивались своей продукцией. Часть ее шла на нужды дороги, остальное Правление реализовало на рынке.

Одновременно на дороге вводился хозяйственный расчет. Коллективы предприятий и служб развернули борьбу за экономию материалов и средств. На некоторых участках дороги было введено только дневное движение поездов, движение одним паровозом. Было закрыто много разъездов, 26 станций. На действующих станциях сократили парк путей, закрыли 65 стрелочных постов. Снятые рельсы и стрелки пошли на ремонт действующих станций. Были налажены заготовка лесных материалов и производство шпал силами дороги. Все это позволило уже в 1922/23 хозяйственном году выборочно заменить около миллиона негодных шпал и обеспечить на главном ходу бесперебойное движение поездов.

Менялась и система оплаты труда. На ремонте подвижного состава ввели сдельщину. Применяли другие формы материального стимулирования рабочих в зависимости от их квалификации и тяжести труда. Летом 1922 года стала действовать система премирования паровозных бригад за экономию угля. В это время Пермская дорога стала получать мощные пассажирские и товарные локомотивы, передавая устаревшие и менее мощные

другим дорогам. Государство придавало большое значение перевозкам, осуществляемым Пермской дорогой из Сибири в центральные районы страны. Принятые меры резко увеличили пропускную способность дороги без каких-либо дополнительных затрат.

Переход от войны к миру и введение новой экономической политики осуществлялись в обстановке острой классовой борьбы. Известное допущение в промышленность и торговлю частного капитала сопровождалось оживлением деятельности буржуазных элементов, появлением нэпмана, частного торговца, спекулянта. В деревне еще процветал кулак.

Партия приняла ряд мер, направленных на укрепление и сплочение ее рядов. На железнодорожном транспорте партийные ячейки были подчинены непосредственно местным партийным органам — губернским и уездным комитетам партии, а политотделы ликвидированы. На маленьких станциях, где коммунистов было мало, они входили в состав волостных партийных ячеек. По указанию ЦК РКП(б) на транспорт были возвращены коммунисты-железнодорожники, работавшие в других отраслях народного хозяйства. Это положительно сказалось на работе партийных ячеек и профсоюзных организаций железных дорог, заметно оживило их политическую и организационную деятельность.

В 1924 году, в дни всенародной скорби, партия получила новое пополнение из рядов лучших представителей рабочего класса и крестьянства. На Екатеринбургском узле 17 рабочих-путейцев подали коллективное заявление с просьбой принять их в партию. «Сознавая, какую утрату понесла РКП(б) в лице Ильича, — писали они, — мы считаем, что заменить его можно только всем коллективом, а потому просим ячейку РКП(б) принять нас в свои ряды». На станции Кушва в партию вступили 22 рабочих, в Екатеринбурге — 54 человека, в Кунгуре — 56, в депо Пермь II — 100 и т. д. В результате еще больше окрепла связь партийных организаций с массами, выросло влияние коммунистов на беспартийных.

В 1922 году было отменено обязательное членство каждого железнодорожника в профсоюзе. Это привело к очищению рядов профсоюзных организаций от мелкобуржуазных и чуждых элементов. Профсоюзная организация стала еще более сплоченной и крепкой.

Одновременно для снижения эксплуатационных расходов на дороге провели сокращение штатов. Увольняли в первую очередь торговцев, домовладельцев, спекулянтов — всех, кто имел дополнительный источник существования, свое хозяйство, а также прогульщиков, лодырей, нарушителей дисциплины.

В годы разрухи, когда не хватало паровозов и вагонов, среди билетных кассиров, носильщиков, главных кондукторов и других работников немалое распространение получило взяточничество. За взятку нэпманы старались получить вагоны, мастера принимали безработных на работу помимо биржи труда и т. д. Много было случаев хищения грузов и продовольствия.

Партийные организации, опираясь на профсоюзы, развернули борьбу и с этим злом. Милиции, ГПУ, РКИ активно помогали широкие массы честных рабочих и служащих. Уличенных во взятках изгоняли из союза, увольняли и отдавали под суд, наводили порядок в хранении грузов.

Все это позволило уже в 1923 году ликвидировать взятки и хищения в крупных масштабах, а вслед за этим отменить и военно-транспортные трибуналы. Совершенствуя организацию перевозок, укрепляя дисциплину, партийные организации, профсоюзы усилили политическую и культурно-просветительную работу. На партийных собраниях, пленумах профсоюзных комитетов, на делегатских женских собраниях все чаще обсуждались вопросы экономии сырья и материалов, снижения себестоимости перевозок. В 1924 году вошло в практику проведение узловых производственных конференций с участием руководящих работников дороги и дорожного комитета профсоюза. На этих конференциях рядовые рабочие выступали с критикой недостатков в организации производства, высказывали свои предложения. В том же году на ряде предприятий стали проводить свои производственные совещания.

В Пермских железнодорожных мастерских для подготовки и проведения производственных совещаний создали бюро из 5 человек и постоянный общий пленум из 28 рабочих и специалистов. Был создан производственный уголок, где отражались плохие и хорошие стороны работы предприятия. Общий пленум производственного совещания Екатеринбургских главных железнодорожных мастерских состоял из 65 человек (10 процентов личного состава предприятия). За короткий срок совещание разработало и предложило для внедрения в производство более 40 предложений. Такое внимание к предложениям рядовых рабочих поднимало их заинтересованность в улучшении производственного процесса, воспитывало у них уважение к своему труду. Сохранившиеся документы тех лет показывают, что в работе совещания наиболее активно участвовали мастер вагонного цеха А. Бакулин, слесари механического цеха Н. Ананьин и Г. Грязных и другие.

Старая истина гласит, что каждая хорошая инициатива должна быть своевременно поощрена. Партийные и профсоюзные организации предприятий дороги соблюдали и это прави-

ло. На основании циркуляра ВЦСПС профсоюзные комитеты стали награждать старых кадровых рабочих, чей труд был действительно примерным, почетным званием Героя Труда. В Пермских мастерских первым получил это звание рабочий И. А. Шабунин, проработавший в одном цехе 35 лет, бригадир Н. Н. Баранов, бывший боец 1-го Уральского коммунистического железнодорожного батальона, помощник мастера С. С. Ощепков. Работнице М. С. Чувашевой звание присваивалось два раза.

В Екатеринбургских главных железнодорожных мастерских почетного звания Героя Труда были удостоены обойщик В. Н. Чащин, проработавший там 44 года, столяр И. Ф. Лундин, продолжавший трудиться и в свои 71 год, плотники Н. И. Верхрубов и Ф. Т. Агалаков, бывший боец рабочего отряда уральского большевика Вайнера — Г. Н. Логинов, начавший трудовую деятельность с 12 лет.

Было отмечено много честных, преданных работников и среди специалистов. Летом 1922 года ячейка РКП(б) и участковый комитет профсоюза характеризовали начальника Пермских мастерских инженера М. А. Балакина как честного работника и хорошего организатора борьбы с разрухой, который «в тяжелые минуты саботажа и всеобщего нехотения работать нашей интеллигенции проявил массу энергии на восстановлении разрушенных белыми бандами мастерских, работая не за страх, а за совесть...» В числе лучших специалистов дороги был отмечен и И. К. Книсс, бывший командир 1-го Уральского коммунистического железнодорожного батальона, начальник службы движения. Под его руководством налаживалась работа железнодорожных узлов, внедрялась научная организация труда. Начальник службы пути С. В. Бонкевич проделал громадную работу по восстановлению мостов, искусственных сооружений и путейского хозяйства. Не один раз получал награды за хорошую работу по восстановлению железнодорожных мостов С. С. Ощепков. Под его руководством были восстановлены такие крупные мосты, как Чепецкий, Губахинский, Яйвинский и другие.

В 1923 году Народный комиссариат путей сообщения командировал группу работников Пермской дороги во главе с ее начальником А. И. Емшановым за границу. Целью поездки было размещение советских железнодорожных заказов на иностранных фирмах и ознакомление с опытом европейских железных дорог. Инженеры побывали в Германии, Англии и Швеции. А когда возвратились, наркомат возложил на Пермскую дорогу практическое испытание методов управления и эксплуатации, увиденных инженерами за границей.

Сразу же началась борьба за график. В первый год удалось поднять процент отправления грузовых поездов по расписанию с 30 до 83. Одновременно проводилось обследование и изучение работы Пермского, Чусовского, Кузинского и Екатеринбургского железнодорожных узлов, где дорога несла наибольшие потери из-за передержки вагонов и локомотивов.

После первых же шагов для наведения порядка только на станции Екатеринбург удалось высвободить из технологического процесса сразу несколько паровозов, а работу организовать так, что простои паровозов и поездов резко сократились.

Принимались меры для улучшения условий труда рабочих. Например, в главных мастерских было смонтировано паровое отопление, построены раздевалки, теплые умывальные. В локомотивном депо, в кузницах и литейках впервые за многие годы отремонтировали двери, окна, крыши, привели в порядок ремонтные канавы, улучшили освещение.

Налаживался, хотя и медленно, быт железнодорожников. Особенно трудно было с жильем. По данным дорожного комитета профсоюза, 40 процентов работающих проживали на частных квартирах. В Екатеринбурге, на станциях Чусовская и Егоршино на одного человека приходилось лишь около трех квадратных метров жилья. Многие железнодорожники жили с семьями в землянках и вагонах.

Даже в то трудное время вели строительство жилых домов. Так, только в 1924—1925 годах построили 2140 квадратных саженей новой жилой площади. Кроме того, дорпрофсож и управление дороги брали в городах жилые здания в аренду, перевозили дома с недействовавших линий. В Свердловске, Егоршино, Перми, Чусовской учредили жилищно-строительные кооперативы. Железнодорожники вносили свой пай деньгами или же отрабатывали его на строительстве домов.

Среди других социальных мер молодого Советского государства на транспорте следует указать на бесплатное лечение, поголовное обследование здоровья подростков и детей, предоставление трудящимся ежегодных отпусков. Уже в 1925 году на курортах побывало 613 работников дороги, в том числе 468 рабочих. Летом в воскресные дни организовывали коллективные выезды в лес, на рыбную ловлю.

Много внимания уделялось ликвидации неграмотности. В 1924 году на дороге работало 36 школ ликбеза, в которых обучалось 813 рабочих-железнодорожников. На линию регулярно выезжал вагон-библиотека.

НА КРЫЛЬЯХ ПЯТИЛЕТОК

С каждым годом Пермская дорога крепла. Уже в 1924 году она перевозила грузов больше, чем в 1913 году. На 428 тонн возрос против 1913 года вес поезда. Больше стало порядка в перевозке пассажиров.

В 1928 году уральские железнодорожники добились новых успехов, превысив объем грузовых работ в два раза по сравнению с 1913 годом. В грузовом движении пробег паровозов за сутки был самым высоким за все время существования дороги.

Развернутая длина Пермской дороги к этому времени увеличилась на 42 процента. Она имела 6 стыков с соседними дорогами, 19 узлов и 8 станций, взаимодействующих с речными портами.

В 1928 году в Свердловске было закончено строительство нового здания управления дороги (архитектор К. Т. Бабыкин). Оно и сейчас является украшением города.

Заканчивалось и восстановление заводов и рудников Урала. Валовая продукция его промышленных предприятий еще в 1925—1928 годах подошла к довоенному уровню.

XV съезд партии дал установку на составление первого пятилетнего плана невиданного ранее строительства новых промышленных предприятий и перевода сельского хозяйства на социалистическую основу.

К этому времени на Пермской дороге трудилось 7275 коммунистов, объединенных в 131 партийную ячейку. Они возглавили производственную и политическую работу на дороге. Среди движенцев, локомотивщиков, путейцев, работников других служб были организованы тысячи ударных бригад. На ряде узлов и станций возникли ударные смены, цехи и целые предприятия (Шпагинские мастерские, Верещагинский и Чусовской кондукторские резервы). На состоявшемся в декабре 1929 года Всесоюзном съезде ударников было немало и представителей передового отряда рабочего класса Пермской дороги.

Железнодорожники Урала не только выполняли государственные задания по перевозкам народнохозяйственных грузов, строили новые линии, станции, разъезды, депо, но и активно участвовали в социалистической перестройке сельского хозяйства. В посевной кампании и уборке урожая 1929 года участво-

вало 125 бригад рабочих Пермской дороги. Они отремонтировали около 1200 сельскохозяйственных машин.

Железнодорожники помогали проводить коллективизацию. На 15 января 1930 года при их участии было организовано 40 колхозов. 600 передовых рабочих-коммунистов предприятий дороги пожелали поехать в деревню в счет 25-тысячников.

Развернув гигантскую работу по экономическому развитию бывшей отсталой и неразвитой царской России, партия добивалась соответствующего подъема и железнодорожного транспорта. Он должен был полностью удовлетворять потребности расширяющегося производства и товарооборота в перевозках, приобщить к народнохозяйственной жизни страны новые экономические районы.

В связи с этим на Пермской дороге реконструировались линии Свердловск — Чусовская, Свердловск — Тюмень, Чусовская — Кизел. В 1933 году вступила в строй новая линия Курган — Шадринск, усилившая связь Урала с Сибирью. 23 августа 1933 года машинист М. М. Костромин провел первый электровоз на участке Кизел — Чусовская, электрифицированном по плану ГОЭЛРО.

После перевода этого участка на электрическую тягу пропускная способность его увеличилась на 50 процентов. Конечно, электровозы тех лет не могут идти в сравнение с сегодняшними, но и они везли составы с углем в два раза больше, чем самый мощный паровоз того времени ЭУ. Себестоимость перевозок снизилась на 40 процентов.

Темпы электрификации дороги росли с каждым годом. 30 сентября 1935 года машинист В. В. Бармин привел первый электровоз из Чусовской в Свердловск. 7 ноября того же года открылось регулярное движение поездов на электротяге между Свердловском и Нижним Тагилом. Всего за вторую пятилетку на Пермской дороге было электрифицировано 490 километров главного пути и 175 километров станционных. По этому показателю дорога уже тогда вышла на первое место в Советском Союзе и Европе.

В те годы на дорогу пришли более совершенные паровозы ФД, ИС, СО, что также сказалось на дальнейшем увеличении среднего веса составов. Новые локомотивы потребовали усиления пути. В массовом порядке шла замена демидовских рельсов рельсами тяжелого типа, постановка пути на щебень. Легкие и временные мосты заменялись постоянными.

Развивались узлы и сортировочные станции. В частности, крупным транспортным центром Урала становился Свердловск, в котором уже тогда сходилось несколько направлений. Узел не справлялся с переработкой вагонопотоков, требовалась сор-

тировочная станция. В 1930 году ее построили на месте пригородного разъезда Палкино. Много сделал для становления и развития этой новой фабрики поездов ее первый начальник А. М. Воробьев. Сейчас Свердловск-Сортировочный — крупнейшая станция в Союзе.

С 1933 года стала работать новая сортировочная станция в Нижнем Тагиле (Смычка). Тогда же впервые на Урале была пущена автоблокировка на участке Дружинино — Свердловск — Богданович. Пропускная способность подходов к Свердловскому узлу после этого увеличилась на 20—25 процентов. На следующий год на разъезде Путевка были переведены на централизацию первые восемнадцать стрелок.

На дороге вступили в эксплуатацию 3 крупных вагонных депо (Свердловск-Сортировочный, Смычка и Чусовская) и 8 вагоноремонтных пунктов.

Начавшееся техническое перевооружение дороги сопровождалось дальнейшим совершенствованием организации перевозок. Для более полного охвата Уральского промышленного района Народный комиссариат путей сообщения еще в 1930 году изменил границы Пермской дороги. Котласская линия с узлом Вятка была передана Северной дороге. В то же время Пермской были переданы участки Челябинск — Курган, Челябинск — Полетаево — Троицк — Кустанай и достраивающиеся линии Троицк — Орск и Карталы — Магнитная. Развернутая длина Пермской магистрали составила 5 тысяч километров.

Огромное значение для повышения производительности труда железнодорожников и более эффективного использования ими топлива, материалов и средств имели решения правительства о переводе дорог с 1 июня 1931 года на хозяйственный расчет. Так, комсомольская бригада Данилова на обточке колесных пар в депо Свердловск-Сортировочный после этого стала выполнять полторы нормы и больше. Одни только кондукторские бригады Тюмени сэкономили за первый месяц работы по хозрасчету 1552 рубля.

Совершенствовалась и оплата труда, в основу которой была положена премиально-прогрессивная система. Она повышала заинтересованность составителей поездов, кондукторских бригад вагонников и других работников в результатах своего труда.

Одновременно повышалась заработная плата весовщикам, кондукторам, дежурным и начальникам станций, путевым обходчикам, паровозным бригадам и другим работникам.

На основании правительственных директив создавались типовые нормы выработки, резко сокращалось их количество. Достаточно сказать, что только к концу 1933 года их стало в два раза меньше.

В те годы родились и первые новаторские почины, которые легли потом в основу непрерывного творческого совершенствования рабочими и инженерами технологии перевозок. Одним из таких наиболее эффективных новшеств в условиях уральского края явилась, например, маршрутизация перевозок. Она позволила сократить количество переработок составов в пути следования, снизила загрузку сортировочных станций и к нашему времени стала обязательным, так сказать классическим, правилом перевозки массовых грузов.

Большую роль в улучшении содержания паровозов сыграло закрепление за ними локомотивных бригад. Заинтересованные в надежной работе своих паровозов, машинисты повысили требования к качеству деповского и заводского ремонта, нередко участвовали в нем сами, более грамотно ухаживали за локомотивом на поездной работе. Полезная отдача локомотивов резко выросла.

Интересно, что позднее, в 50-х годах, когда еще выше поднялось сознание бригад и еще большего развития достигло локомотивное хозяйство, эксплуатационники ряда депо Свердловской дороги снова отказались от закрепленной езды. Никакой обезлички при этом уже не произошло, а производительность локомотивов поднялась еще на одну ступень. Новшество подхватили все дороги страны. Оно стало известно как эксплуатация электровозов «по методу свердловчан».

Новая техника и технология потребовали и новых кадров, более рационального распределения их по дороге. В 1931 году на Пермской дороге работало лишь 717 инженеров и техников. Больше 2 тысяч должностей инженеров и техников занимали практики с начальным образованием.

Одновременно с этим новая техника потребовала освоения рабочими новых специальностей. Партийные и профсоюзные организации дороги оказались перед необходимостью организовать широкую сеть школ, училищ, курсов для переподготовки рабочих и обучения новичков.

В 1929 году в Свердловске был открыт железнодорожный техникум. Лучших производственников, имеющих необходимую предварительную подготовку, дорога стала направлять в высшие учебные заведения.

Уже в 1930 году на дороге готовили кадры 2 техникума, 4 школы фабрично-заводского ученичества, 3 профессиональные школы, 12 профессионально-технических курсов. Кроме того, на дороге работало 9 школ повышенного типа для взрослых. 15 средних и высших командиров были посланы на курсы повышения квалификации, 84 рабочих — в высшие учебные заведения.

Для повышения общего образования рабочих и служащих действовали 12 курсов и 18 школ ликвидации безграмотности.

Уральский обком партии в 1933 году вынес решение возвратить на транспорт с промышленных предприятий бывших железнодорожников, а в дополнение к ним послать 500 квалифицированных рабочих. Кроме того, 500 комсомольцев мобилизовал для работы в вагонном хозяйстве обком комсомола.

Укреплялось и партийное руководство работой предприятий и районов. В начале 1931 года ЦК ВКП(б) установил на всех дорогах страны институт опытных секретарей — организаторов работы всех железнодорожных партийных организаций в пределах транспортного района. Каждого секретаря-организатора Центральный Комитет партии назначал персонально.

Летом 1933 года на железнодорожном транспорте были созданы политические отделы. Начальником политотдела дороги был назначен опытный партийный работник, член партии с 1917 года В. П. Шахгильдян.

С помощью политотделов партийные ячейки станций, депо, дистанций пути и связи умело вели разъяснительную и воспитательную работу в своих коллективах. Широкие массы работников дороги творчески боролись за претворение первых пятилетних планов в жизнь.

Десятки тысяч железнодорожников соревновались за перевыполнение производственных заданий. Партийные и профсоюзные организации вовлекли свои коллективы в соревнование за лучшую станцию, лучшее депо, передовую дистанцию пути. Рабочие и служащие станции Половинка в 1934 году заняли четвертое место в Советском Союзе. На дорожном слете ударников им было вручено Красное знамя пролетариев швейцарского города Ольтена.

В январе 1934 года активно проходило соревнование движенцев за наиболее производительное использование подвижного состава. При этом работники станции Пермь I довели простой транзитных вагонов до 6 часов вместо 8 по норме, выполнили план погрузки на 125 процентов. Пермский эксплуатационный район по выполнению нормы оборота вагона занял первое место на дороге.

После внедрения расчлененных норм на технологические операции на станции Свердловск-Сортировочный вышла вперед комсомольская смена дежурного по горке Трофима Хамова. Хотя сменная норма роспуска вагонов с горки (720 вагонов) была увеличена до 900, этот молодой движенец перевыполнял ее с первых же дней. Обычным его показателем стало 915—1057 вагонов за дежурство. Свердловский комсомолец с

Сортировки, Трофим Хамов стал первым на Пермской дороге почетным железнодорожником. Это было в 1935 году.

А в день открытия XVII съезда партии 1500 ударников дороги рапортовали о выполнении своих обязательств.

Борьба за своевременный пуск строившихся в те годы крупнейших предприятий Урала превратилась во всенародное дело. Кроме непосредственного участия в перевозках грузов железнодорожники Пермской дороги организовали общественный контроль. В частности, на дороге действовало до 90 комсомольских постов, вскрывавших любые задержки материалов и оборудования для Березников, Кузнецка, Нижнего Тагила, Челябинска, Златоуста и других строек. По инициативе рабочих Свердловского и Челябинского узлов было организовано сквозное обслуживание лучшими ударниками маршрутных поездов с грузами для Магнитостроя.

Поддерживая энтузиазм трудового Урала, политотдел дороги обратился к рабочим уральских заводов с призывом помочь железнодорожникам на перевозке народнохозяйственных грузов. Он писал: «Организуйте шефство над депо и вагонными участками. Политотдел ждет от пермяков, златоустовцев, визовцев выполнения заказов на запасные части для паровозов и вагонов. Политотдел надеется, что вы, рабочие уральских заводов, понесете на Пермскую дорогу передовую индустриальную культуру труда, свой богатый опыт, поможете поднять работу депо и вагонных участков до уровня передовых предприятий Урала...»

Многие предприятия быстро откликнулись на этот призыв. Рабочие Нижнетагильского металлургического завода взяли шефство над своей железнодорожной станцией. Доменщики Уфалея отлили для подшефного депо тысячу тормозных колодок, прокатали сверх плана десять тонн листового железа. Верх-Исетский завод в Свердловске оказал техническую помощь станции Шарташ.

* * *

1935 год особенно богат событиями в жизни железнодорожников. Осваивая новую технику, передовики производства по примеру Алексея Стаханова стали опрокидывать старые технические нормы одну за другой. Нельзя не вспомнить, например, смелые рейсы машиниста депо Славянск Петра Кривоноса. 1 июля 1935 года паровозом серии ЭМ он провел угольный маршрут с технической скоростью 31,9 километра в час вместо установленных по норме 23. После этого, увеличив форсировку котла, он достиг скорости 51 километра в час.

Почин Кривоноса широко подхватили машинисты Пермской дороги. В первую же поездку по-кривоносовски, на большом клапане, ведя полновесный состав паровозом серии Э, машинист Верещагинского депо Александр Тимофеевич Игошин достиг технической скорости 50,7 километра в час. Аналогичную скорость показал машинист того же депо Александр Михайлович Седов.

По их примеру стали работать многие другие. Борьба развернулась не только за увеличение скоростей, но и за повышение весовых норм поезда. Так, машинист депо Пермь Назаров на участке Пермь — Комарихинская провел с заданной технической скоростью сначала поезд весом 1857 тонн, а затем поезд весом 2100 тонн. Норма каждого из них 1050 тонн. Тюменский машинист Пермяков на участке Тюмень — Поклевская (теперь Талица) провел поезд весом 2306 тонн вместо 1800 тонн по норме. После этого тяжеловесные поезда стали водить машинисты многих депо дороги.

Вслед за паровозниками в стахановское движение включились работники других служб. Например, невиданных темпов формирования составов добились составитель станции Свердловск-Сортировочный Жужков и составитель станции Шарташ Семенов. Свердловский вагонный участок стал целиком стахановским. В Тюменском вагонном депо большинство рабочих выполняли производственные задания на 150—200 процентов.

Со всей энергией молодости включались в стахановское движение на дороге комсомольцы. Комсомольский групорг механического цеха Тюменского паровозного депо молодой токарь Коровин, слесарь автоматного цеха Пермского вагонного участка Грибанова, автоматчица Свердловского вагонного участка Ратцева первыми перевыполнили старые нормы в цехах, где они работали. Слесарь-автоматчик вагонного депо Свердловск-Пассажирский Константин Шакурский добился показателей, наивысших на сети дорог. К открытию X съезда ВЛКСМ на дороге было уже около 2 тысяч молодых стахановцев и 65 комсомольско-молодежных стахановских участков.

Немалый вклад в общее дело подъема работы дороги внесли и женщины-труженицы: А. Е. Смирнова — первая на дороге женщина начальник станции Хрустальная, Надя Морозова из Чусовского депо — первая из женщин дороги стала машинистом электровоза, Г. Я. Истомина — машинист депо Пермь II.

Массовый подъем рабочей инициативы сказался и на показателях дороги. К концу 1935 года среднесуточная погрузка поднялась с 2 тысяч вагонов до 5, вдвое увеличилась выгрузка. Годовой план перевозок был превышен на 12,9 процента.

На основе решений декабрьского (1935) Пленума ЦК ВКП(б) на дороге стали проводиться стахановские дни, пятидневки, декады. Это дало новый прирост рядов новаторов, помогло вскрыть дополнительные резервы роста производительности труда железнодорожников, ускорения и удешевления перевозок.

Опыт стахановцев обогащал технологию производства, совершенствовал организацию труда, поднимал культуру производства, порой носил характер научного открытия. В качестве примера можно назвать почин диспетчера станции Губаха Чусовского отделения М. А. Артюшина (в дальнейшем он был начальником Пермской дороги), который первым на сети разработал и применил график работы грузовой станции. Погрузка и выгрузка после этого приобрели плановый характер, кустарщина и бессистемность кончились, появилась возможность заранее готовиться к операциям, совмещать их. Все это привело в действие огромные резервы сокращения простоя вагонов.

Командиры производства, партийные, профсоюзные организации, понимая огромную ценность опыта новаторов, принимали все меры для того, чтобы он стал достоянием всех железнодорожников. Стахановцы охотно делились своими «секретами» со всеми рабочими, рассказывали о них на рабочих местах, на производственных совещаниях, в красных уголках и клубах. Большую помощь в передаче опыта оказали стенные газеты, многотиражки и печать.

В дорожной газете «Путевка», которая стала выходить в 1933 году, печаталась специальная страница, где освещался опыт новаторов. Из номера в номер рассказывала газета о том, как лучше и быстрее сформировать поезд, полнее использовать мощность паровоза, достигнуть максимальной производительности за станком.

Большую роль в выявлении и внедрении передовых методов труда и освоении новой техники сыграли дорожное бюро инженерно-технических работников и организация НТО. Они организовали консультации стахановцев по всем вопросам техники железнодорожного транспорта. Такие пункты успешно работали, например, в Свердловске — при Доме техники, в Перми, Чусовской, Егоршино, Нижнем Тагиле, на станции Шарташ. Секции инженерно-технических работников помогали стахановцам готовиться к чтению лекций о своих методах работы и практическому показу их.

Вместе с тем инженеры и техники предприятий дороги, обобщая и распространяя прогрессивное, изыскивали новые технические и организационные решения для улучшения всей работы. Например, в паровозном хозяйстве инженерно-техническая

общественность повысила качество ремонта паровозов и более четко организовала их эксплуатацию. Инженеры и техники службы пути разработали и применили технологический процесс укладки щебня в путь и смены рельсов без длительного перерыва в движении поездов.

Научно-техническая общественность дороги развернула соревнование за лучшую разработку отдельных научно-исследовательских и производственно-технических вопросов. В 1936 году было выполнено 23 таких темы. Некоторые из них имели общесетевую ценность. Благодаря творческим поискам инженеров Пермская дорога стала одним из инициаторов организации единой меловой разметки, разработанной коллективом специалистов во главе с инженером службы движения К. А. Бернгардом, ныне крупным ученым железнодорожного транспорта. Единая разметка помогла значительно сократить простой вагонов.

Родина по достоинству оценила героический труд и подвиги тех, кто внес свой вклад в общее дело подъема работы транспорта. В середине 1935 года передовые рабочие, инженеры, командиры предприятий, политические работники были приняты руководителями партии и правительства в Кремле, где обменялись планами на будущее, обсудили задачи, стоявшие перед транспортом. Среди участников приема было немало представителей и Пермской дороги.

За успехи, достигнутые дорогой, 37 ее работников были награждены орденами и медалями. Среди них известные машинисты А. Т. Игошин и А. М. Седов, комсомольцы К. Шакурский и Е. Рушенцева, диспетчер М. А. Артюшин, начальник электродепо Чусовская В. А. Самохвалов (позднее первый заместитель председателя МТС МПС), начальник дороги В. П. Шахгильдян, начальник политотдела дороги А. Е. Гапеев. На дороге насчитывалось уже 89 почетных железнодорожников.

В 30-х годах были изменены границы Пермской дороги. На основе решений XVII съезда партии об укреплении конкретного руководства и приближении его к низовым производственным звеньям дорога была разделена на две самостоятельные магистрали: Пермскую с управлением в Свердловске и Южно-Уральскую с управлением в Челябинске. На Пермской дороге осталось 7 эксплуатационных отделений: Пермское, Тагильское, Чусовское, Свердловское, Егоршинское, Красноуфимское и Тюменское. Затем по приказу НКПС Пермская передала участок Дружинино — Янаул вновь организованной Казанской дороге. Одновременно на Пермской были организованы 2 новых отделения — Кузинское и Камышловское. В таком составе дорога оставалась до июня 1939 года, после чего была разделена на Пермскую и Свердловскую.

XVIII съезд ВКП(б) одобрил проект третьего пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1938—1942 годы. План предусматривал ускоренное развитие социалистической экономики. Основной упор в нем делался на развитие восточных районов страны, богатых полезными ископаемыми и энергетическими ресурсами. На Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке намечено было строительство значительного числа предприятий машиностроения, нефтепереработки, химии. Важное место в плане отводилось дальнейшему развитию железнодорожного транспорта, который должен был обеспечить эти стройки перевозками.

Немало задач ставил пятилетний план и перед Свердловской и Пермской дорогами. Они должны были увеличить местные перевозки для быстрорастущего хозяйства Урала и одновременно пропускать огромный транзитный поток грузов и пассажиров на восток и на запад. Развитие возрождаемых пятилетками новых экономических районов меняло распределение грузопотоков.

Например, в связи с сокращением запасов древесины в Поволжье в три раза выросли заготовки леса на Урале. Это должно было вызвать усиление перевозок леса из северных и восточных районов Свердловской и Пермской областей. Надеждинский узел с прилегающими к нему железнодорожными ветками, а также участки Надеждинск — Гороблагодатская, Шарташ — Тавда и линия Гороблагодатская — Пермь получили дополнительную загрузку. Кроме того, Надеждинский узел, его ветки и тяготеющий к нему район оказались богаты залежами бокситов, железной и марганцевой рудами, каменным углем. Это еще больше усложняло задачу.

Не менее грузонапряженным был участок Соликамск — Чусовская, по которому вывозились каменный уголь Кизеловского бассейна и удобрения из Соликамска и Березников.

Чтобы справиться с новыми задачами, пришлось еще раз взяться за упорядочение оперативного планирования грузовой работы, настойчиво внедрять отправительскую и техническую маршрутизацию, бороться за максимальное использование подъемной силы вагонов. Намечался также ряд мер для усиления пропускной и провозной способности перегонов, станций и узлов на этих направлениях.

Успешному решению проблем, стоявших перед транспортом накануне войны, помогало массовое социалистическое соревнование железнодорожников, получившее невиданный размах за годы пятилеток. Локомотивные бригады продолжали борьбу за максимальное использование мощности локомотива, за удлинение сроков его службы по примеру машиниста Папавина и увеличение технической и участковой скоростей.

Можно привести много примеров беззаветного труда производственных коллективов. Например, первое место на дороге в 1938 году заняли работники Камышловского паровозного депо. Они в течение всего года держали переходящее Красное знамя Народного комиссариата путей сообщения. Партийную организацию депо тогда возглавлял М. К. Голыгин, комсомольскую — А. Д. Доровских. Лучший машинист этого депо С. Е. Кунцевич за год провел на высоких скоростях более 50 тяжеловесных составов, сэкономил 170 тонн топлива.

На счету машинистов-стахановцев депо Кузино за 1939 год было 1800 тяжеловесных поездов, 706 тонн сэкономленного угля. Соревнуясь с машинистами депо Камышлов, паровозники Тюмени только в мае 1940 года перевезли в поездах сверх нормы 109 382 тонны грузов. Машинисты Камышлова за это время тоже провели 199 тяжеловесных составов.

На дороге продолжали возникать новые почины. Так, токарь И. А. Мезенин в Гороблагодатском вагонном депо, перейдя на обслуживание двух станков, в январе 1941 года выдал три с половиной месячных плана.

В 1940 году на дороге работало 15 434 женщины. В ответ на патриотический призыв первой в СССР женщины-машиниста Зинаиды Троицкой овладеть мужскими специальностями на Свердловской дороге тоже появились женщины — помощники машинистов, женщины-кочегары, женщины-составители. Указом правительства восемь лучших производственниц были награждены орденами и медалями. Среди них К. М. Жулимова — путеобходчица Алапаевской дистанции пути, начальник станции Лобва А. М. Суслопарова, стрелочница станции Смычка Устюгова, помощник начальника распорядительного отдела службы движения управления дороги Ашихмина и другие.

На 1 мая 1941 года на дороге работало 14 077 стахановцев и 6632 ударника. В. Т. Морозов — машинист депо Свердловск-Пассажирский, В. У. Бондарь — начальник депо Егоршино, К. А. Бурдин — башмачник станции Свердловск-Сортировочный были награждены орденом Ленина.

За годы пятилеток вырос и материальный уровень жизни железнодорожников. В первой пятилетке их средняя заработная плата поднялась на 80 процентов, во второй — на 120.

В обстановке нараставшей угрозы войны необходимо было мобилизовать народ на быстрейшую ликвидацию недостатков в работе промышленности и транспорта, обеспечить всемерное укрепление экономической и оборонной мощи СССР. Большую роль в решении этих задач сыграла XVIII партийная конференция, состоявшаяся в феврале 1941 года.

ИДЕТ ВОЙНА НАРОДНАЯ

22 июня 1941 года войска гитлеровской Германии без объявления войны напали на Советский Союз.

Уральские железнодорожники, как и все советские люди, с гневом и возмущением восприняли эту весть. На всех узлах и предприятиях Свердловской и Пермской дорог прошли митинги. Железнодорожники единодушно заявили о готовности всеми силами защищать Родину. В резолюции, принятой на митинге рабочих и служащих депо Свердловск-Сортировочный, говорилось: «Узнав о вероломном нападении германского фашизма, мы все как один охвачены желанием грудью стать за свою Родину, за партию Ленина».

«Клянемся с честью стоять на своих постах, быстро и оперативно продвигать поезда, работать по-военному — столько, сколько потребует от нас Родина», — писали в резолюции работники Свердловского узла.

Многие железнодорожники, не дожидаясь вызова военкоматов, подали заявления с просьбой отправить их на действующий фронт.

«Трое моих братьев идут на фронт,— говорила на митинге работница депо Свердловск-Сортировочный В. Целихова.— Кроме них, у меня родных нет. Я тоже подала в военкомат заявление с просьбой зачислить меня в армию. Вместе с братьями буду бить фашистов».

Пример патриотизма показывали коммунисты. «Считаю своим долгом перед Родиной взять боевое оружие и очищать советскую землю от ненавистного врага», — писал секретарь партийного бюро Пермского локомотивного депо А. С. Ермилов, уходя на фронт добровольцем.

И это были не пустые слова. Капитан Ермилов показывал пример мужества и храбрости в бою, спас жизнь командиру соединения, командовал большими подразделениями, удостоен нескольких правительственных наград. В одном из сражений он погиб. Разделяя горечь утраты, командир части, начальник штаба и начальник политотдела прислали в Пермь жене героя, Тамаре Яковлевне Ермиловой, письмо: «Пусть ваши дети знают, что их отец был подлинным героем, не знавшим тени страха, что он одним из первых на всем фронте переправился через Одер, и пусть они будут достойны отца-героя».

Тысячи коммунистов и беспартийных железнодорожников Свердловской и Пермской дорог ушли добровольно на фронт. Огромное количество работников бюро было призвано по мобилизации. Оставшиеся в тылу самоотверженно трудились за них.

Перестройка работы транспорта началась с первого дня войны. 24 июня обе дороги были переведены на военный режим. Новый график предусматривал первоочередное продвижение поездов с войсками и военными грузами, ограничивал пассажирские перевозки.

Объем перевозок резко возрос. На фронт шли эшелоны с войсками и военной техникой, на восток — с эвакуированными предприятиями и населением. Эти два гигантских встречных потока требовали от железнодорожников исключительной организованности и точности в работе.

Партийные организации станций, депо, дистанций пути и связи, политотделы возглавили трудовой и политический подъем железнодорожников, их самоотверженный труд. Партийное собрание управления дороги, обсудив доклад начальника дороги Н. Т. Закорко о задачах коммунистов в связи с войной, обязало каждого члена партии быть образцом организованности, бдительности, дисциплины и самоотверженности в труде.

Политический отдел дороги издал приказ «О работе и задачах партийных организаций в военный период», в котором потребовал от партийных организаций покончить с беспечностью и самоуспокоенностью мирного времени, добиваться резкого улучшения производственной и политической работы среди железнодорожников и членов их семей.

Для ликвидации помех в движении поездов и оказания практической помощи железнодорожникам в выполнении задач военного времени политотделы и руководство обеих дорог командировали на узлы, сортировочные станции, в депо и на околотки пути сотни партийных активистов. На отделениях дороги было организовано сопровождение особо ответственных поездов командирами. С 26 июня по 15 июля 1941 года они сопроводили 983 таких поезда, проследовавших точно по графику.

На Пермской дороге в первые же месяцы войны среднесуточный пробег поездов поднялся до 800—900 километров при норме 700.

Но одних организационных мер и самоотверженного труда железнодорожников было недостаточно, чтобы справиться с возросшим объемом перевозок. На Свердловской дороге началось строительство новых линий общей протяженностью около 1000 километров. Наиболее крупной из них являлась линия Сосьва — Алапаевск (157 километров), которая должна была дать допол-

нительный выход грузам с Северного Урала в его центральный и южные районы — разгрузить направление Гороблагодатская — Свердловск — Челябинск. Бюро Свердловского обкома ВКП(б) обязало партийные организации Алапаевского, Серовского, Махневского, Верхотурского и Гаринского районов, на территории которых шло это строительство, считать его первоочередной задачей. Из этих районов было мобилизовано на стройку 6500 человек.

Одновременно с этим наращивались станционные пути на участках Свердловск — Вагай, Свердловск — Шаля, что давало возможность удлинить поезда, поднять их вес.

В августе 1942 года на Северном Урале была построена ветка Ивдель — Полуночное. Она позволила обеспечить металлургию Урала марганцевой рудой из новых месторождений взамен оккупированных врагом.

Были реконструированы также узлы Свердловск-Сортировочный и Смычка, построены обходы Свердловского и Тагильского узлов, введена в строй автоблокировка на участке Кушва — Надеждинск.

Чтобы обеспечить вывоз кизеловского угля взамен донецкого, увеличивалась пропускная способность Пермской дороги, был электрифицирован участок Пермь — Чусовская.

Важнейшей частью перестройки транспорта на военный лад явилась подготовка новых кадров, способных заменить тысячи квалифицированных рабочих, ушедших на фронт. Основным источником пополнения кадров были женщины и молодежь. Партия призывала смелее вовлекать в производство женщин и других членов семей, передвигать служащих из канцелярий на производство, широко внедрять многостаночное обслуживание и совмещение профессий.

Женщины активно откликнулись на этот призыв. На митинге членов семей железнодорожников станции Нижний Тагил женщины говорили о высоком патриотическом долге заменить ушедших на фронт мужей, отцов и братьев. После митинга еще 50 домохозяек стали трудиться на узле.

В Нижнетагильское паровозное депо пришли работать 45 женщин. Для них открыли курсы, посещая которые женщины овладели специальностями. На Егоршинском отделении уже в июле 1941 года больше 200 домохозяек заменили ушедших на фронт мужчин. На Пермской дороге за первые восемь месяцев было принято на работу 1450 домохозяек. К 1943 году половину штата дороги составляли женщины и около 20 процентов — подростки.

На Свердловской дороге в 1944 году женщины составляли более половины всех работников.

Женщины смело овладевали всеми сложными профессиями. Кроме Г. Г. Истоминой, о которой мы рассказали ранее, освоили профессию паровозного машиниста М. И. Толстикова, В. П. Пешина, К. Д. Емельянова в Перми, Безматерных в Нижнем Тагиле. Коммунистка А. И. Спирина в депо Свердловск-Сортировочный стала машинистом электровоза. Ее примеру последовали М. А. Бармина, В. В. Чудинова и другие железнодорожницы.

В полугодовом рапорте трудящихся Свердловской области Государственному Комитету Обороны говорилось: «За семерых работает свердловская железнодорожница Раиса Кыштымова». Речь шла об электрообмотчице вагонного участка Свердловск-Пассажирский.

Как во все трудные времена нашей Родины, не оставалась в стороне и молодежь. Многие пятнадцати-семнадцатилетние подростки ушли из школ, чтобы стать к станкам и своим трудом приблизить победу над врагом. Часть юношей и девушек поступила в железнодорожные училища. В 1943 году 3665 железнодорожников Свердловской магистрали были моложе восемнадцати лет.

На Пермской к концу войны трудились за взрослых рабочих 2860 юношей и девушек моложе 18 лет. 608 из них не было и шестнадцати.

Молодежные бригады соревновались за право называться фронтовыми. Их девиз: «В труде, как в бою!» Члены бригад не уходили из цеха до тех пор, пока каждый не выполнит сменное задание. Широко славились, например, фронтовые бригады Александра Марцынчака и Кати Солиной из Верещагинского депо.

Война оставила многих детей сиротами. При мастерских Пермской дистанции пути из снятых с поездов подростков-беспризорников была организована детская трудовая коммуна имени Макаренко. Ребятишки жили в общежитии, сами управляли своими делами, работали в мастерских и учились. А руководителем и наставником у них был рабочий Г. П. Жаворонков.

Со временем из ребят вышли отличные слесари, токари, кузнецы, электросварщики (В. Д. Самсонов, И. Ф. Никитин и другие). 8 человек после войны закончили железнодорожный техникум. А вожак комсомольской организации Петр Кабанов — Днепропетровский железнодорожный институт.

В первые же дни войны вернулись на свои рабочие места многие пенсионеры.

Для обучения массовым профессиям были организованы краткосрочные курсы, кружки, вечерние школы без отрыва от

производства. Широко практиковался также индивидуальный метод обучения. Новаторы, квалифицированные производственники брали личное шефство над пришедшими. Например, в Гороблагодатском вагонном депо мастер своего дела токарь И. А. Мезенин, работая на нескольких станках, за январь и февраль 1942 года выполнил десятимесячную программу. Увидев, что ребята, заменившие ушедших на фронт, не могут выполнить и одной нормы, Мезенин взялся обучать их. К весне 1942 года он подготовил 8 молодых рабочих. Вскоре его ученики — токари Вахонина, Крепинина, Пелевич и другие стали выдавать по нескольку норм за смену.

Кузнец вагонного депо станции Смычка В. В. Карзунин не только выполнял за смену несколько норм, но и обучил своим приемам молодых рабочих Смирнова и Гаврилова, которые тоже стали вырабатывать по три-четыре задания в смену.

В годы войны Урал стал главной кузницей, ковавшей оружие для Красной Армии. Только в Свердловской области кроме местных заводов и рудников разместилось более 200 предприятий, эвакуированных из западных и центральных районов страны. Уже в 1942 году Урал выдал валовой продукции в три раза больше, чем в 1940-м. Свердловская и Пермская дороги день и ночь везли из Свердловска, Нижнего Тагила, Перми и других городов танки, пушки, боеприпасы и другое вооружение. Готовя его, рабочий класс Урала трудился не покладая рук.

По инициативе свердловчан в стране развернулось мощное движение двухсотников — рабочих, выполняющих за смену не менее двух норм. За ними появились трехсотники, пятисотники, тысячники.

Вместе с промышленными рабочими участвовали в этом движении и железнодорожники. Например, в вагонном участке Свердловск-Пассажирский слесарь П. И. Дубинкина ежедневно выполняла две нормы, токари Черных и Кузнецов — три, а молодой коммунист столяр Марамзин — пять.

Мастер промывочного цеха паровозного депо Нижний Тагил А. П. Францев со своей бригадой в три раза ускорил ремонт паровозов. Кузнец Верещагинского депо Г. Ф. Бурдин перешел работать на два-три горна одновременно без молотобойца и стал выполнять по пять дневных норм и больше.

Стремясь работать по-фронтовому, железнодорожники организовывались в фронтовые бригады, колонны, создавали воинские подразделения. В частности, на Свердловской дороге первыми объявили себя воинским подразделением рабочие механического цеха Тюменского паровозного депо. Вслед за ними — автоконтрольные цехи вагонного депо Свердловск-Пассажир-

ский и Егоршино. Смена дежурного по станции Кузино Виктора Глухова, объявив себя воинским подразделением, разбирала составы за 35 минут вместо 55 по норме.

На Пермской дороге комплексные бригады А. В. Ситникова в депо Пермь, С. Н. Костырева в депо Кунгур и Тиунова в депо Верещагино, объявив себя фронтовыми, выполняли задания на 150—250 процентов. В январе и феврале 1942 года бригада Костырева ремонтировала большинство паровозов скоростным методом — за 6—8 часов при норме 14—20.

Большое развитие получило движение тяжеловесников, зародившееся еще до войны. Например, машинист Камышловского депо Ионин 23 июля 1941 года на участке Свердловск — Камышлов провел поезд весом 3430 тонн вместо 2000 по норме и превысил техническую скорость на 2,5 километра в час. На Нижнетагильском отделении особенно часто водили тяжеловесные составы машинисты Ф. И. Манько, В. Г. Трофименко, А. П. Маслов, П. В. Медведев, Румянцев. В депо Свердловск-Сортировочный отличались машинисты Вертячих, Попов, Елисеев.

В утреннем сообщении Совинформбюро 2 октября 1941 года рассказывалось о самоотверженном труде машинистов Пермского депо Гуртмана, Обухова и Дулова. Первый в каждом рейсе перевыполнял норму технической скорости. Второй и третий водили составы в полтора-два раза тяжелее обычного.

Машинисты депо Егоршино взяли обязательство за первые четыре месяца 1942 года доставить 400 тяжеловесных поездов, фактически же доставили 859, то есть перевыполнили обязательство более чем в два раза. При этом только на счету машиниста Ефимова оказались 33 тяжеловесных состава и 27 тонн сбереженного угля. Машинист Грошев провел 27 тяжелых поездов и сэкономил также 27 тонн топлива.

Машинист Чусовского депо Пермской дороги комсомолец А. В. Ромашов в феврале 1942 года превысил техническую скорость на 3,15 километра в час и сэкономил много топлива. Машинист депо Пермь II Митрофанов в феврале 1942 года перекрывал техническую скорость на 8—9 километров в час и сэкономил за месяц 23 тонны угля.

Как известно, передовой машинист Новосибирского депо Н. А. Лунин еще в 1940 году выступил инициатором образцового ухода за паровозом силами паровозной бригады. Лунинский метод удлинял срок службы локомотива между ремонтами, помогал экономить рабочую силу. На Свердловской магистрали одним из первых последователей Лунина стал машинист депо Свердловск-Пассажирский И. И. Смирнов. Он добивался не только высокой полезной отдачи от своего паровоза, но и обучил 16 машинистов и помощников правильному уходу за ло-

комотивом. Правительство высоко оценило труд Смирнова и наградило его орденом Ленина. Примеру Смирнова последовали машинисты Саватеев, Опалев, Корнилов, Тагильцев и другие.

Особенно широко развернулось лунинское движение в 1942 году. В Нижнем Тагиле, Егоршино и Свердловске состоялись совещания мастеров, бригадиров и передовиков производства, посвященные дальнейшему развитию лунинского движения. В депо Свердловск-Пассажирский к концу 1942 года все локомотивные бригады работали по-лунински.

Машинисты Кунгурского депо Пермской дороги И. С. Симонов, А. А. Дулетинских, В. М. Кучумов, В. А. Ефимов и другие постоянно водили поезда на высоких скоростях и содержали паровозы в отличном состоянии.

С осени 1941 года в промышленности и на транспорте Урала получила широкое распространение еще одна форма соревнования — за получение знамен воинских частей. По просьбе Свердловского обкома ВКП(б) командование сформированной из свердловчан Третьей гвардейской дивизии учредило переходящее Красное знамя для вручения уральскому промышленному коллективу-победителю. Несколько позже кроме знамени дивизии были учреждены переходящие знамена боевых подразделений.

Среди предприятий Свердловской дороги первым завоевал знамя Третьей гвардейской дивизии коллектив паровозного депо Свердловск-Пассажирский. Одно из трех знамен боевых подразделений было вручено паровозному депо Нижний Тагил.

Каждый день труда рабочих и железнодорожников Урала проходил под знаком «Фронт и тыл едины!». Сейчас трудно перечислить все примеры трудового героизма уральцев и рабочих, эвакуированных из западных областей (только Свердловская область по-братски приняла 719 тысяч человек!). Люди не уходили домой до тех пор, пока не выполняли порученное дело. Нередко, проспав у станка несколько часов, они снова становились на свое рабочее место, чтобы в срок закончить фронтовой заказ.

Так же трудились и железнодорожники. Рабочие вагонного депо Свердловск-Пассажирский на годовом ремонте грузовых и пассажирских вагонов выполняли по полторы нормы.

Бригада составителя поездов Н. Г. Фетисова вместо 60 минут по норме формировала составы за 20—30 минут, а в отдельные дни — за 8—10. Фетисова справедливо называли гвардейцем тыла. В 1942 году ему было присвоено звание лучшего составителя дороги, правительство наградило его орденом Ленина.

На станции Шарташ бригада составителя поездов Гусева в 1942 году сформировала сверх годового задания более 230 поез-

дов. Высокие показатели были у составителя М. В. Балуева на станции Верещагино.

С ценной инициативой выступил дежурный по станции Гороблагодатская Куликов. Он предложил ступенчатый график развоза местного груза. В соответствии с графиком поезда стали формировать так, чтобы в пути можно было последовательно отцеплять вагоны, следующие до станций Смычка, Вагонзавод, Невьянск. Это намного ускоряло продвижение грузов для предприятий, сокращало время обработки составов на станциях прибытия. Нарком путей сообщения и начальник политического управления НКПС прислали Куликову приветственную телеграмму. Куликов был награжден знаком «Почетный железнодорожник». У новатора появились последователи: дежурный по станции Вагай Галкин, диспетчер Надеждинского отделения комсомолец Новиков и другие.

Осенью 1942 года, когда Красная Армия вела ожесточенные бои под Сталинградом, диспетчер Дружининского узла Еремин выступил инициатором соревнования смен и диспетчерских участков за перевыполнение государственных норм передачи поездов по участкам и ускорение оборота вагонов. «Больше принять и больше сдать поездов» был его девиз. Еремина поддержали другие диспетчеры. Развернулась напряженная борьба за четкое взаимодействие основных узлов и стыковых станций и точное выполнение графика движения поездов, которая быстро дала свои результаты: ворота десяти стыковых пунктов постоянно были открыты для приема и передачи составов.

Новшество разошлось по всей дороге, было поддержано Наркоматом путей сообщения, получило распространение на сети дорог. Уже через пять дней после опубликования обращения в газете московские железнодорожники сообщили через газету «Гудок», что они поддерживают предложение уральского диспетчера Еремина. «Именно в этом показателе как в фокусе, — писали они, — концентрируются все достижения и недостатки в движении поездов и грузовой работе. Четкая передача поездов с отделения на отделение, с дороги на дорогу — залог успешной деятельности линии».

Таким образом, развивая и поддерживая творческую активность и инициативу масс, вовлекая железнодорожников в социалистическое соревнование за наивысшую производительность труда, партийные организации Свердловской магистрали добились значительного улучшения работы дороги. Уровень перевозок в 1941—1942 годах был намного выше, чем в предвоенном 1940 году.

Еще более трудные задачи возникали перед железнодорожниками в следующие годы войны. На Урале продолжалось раз-

витие промышленного производства. Уже на полную мощность работали эвакуированные предприятия. Вступали в строй новые доменные и мартеновские печи, коксовые батареи, электростанции, шахты, рудники, машиностроительные и оборонные заводы. Увеличили выпуск продукции старые предприятия. Все это предъявляло к транспорту новые требования по перевозке руды, угля, металла и вооружения.

Во многих случаях перевозочные планы определялись не реальными возможностями дорог, а потребностями фронта и народного хозяйства. Например, за один 1944 год Свердловская дорога должна была увеличить перевозки против 1943 года на 20 процентов, хотя технические возможности ее оставались теми же. Заслуга железнодорожников состояла в том, что они и с этим заданием Родины справились, сделали невозможное возможным.

Что мешало работе? Не хватало подвижного состава. Паровозостроительные и вагоностроительные заводы были переключены на производство боевой техники, поэтому парк вагонов и паровозов почти не обновлялся. Не хватало запасных частей, инструмента для текущего и капитального ремонта подвижного состава. Не было материалов и рельсов для верхнего строения пути.

Серьезным тормозом в работе железнодорожного транспорта являлась нехватка топлива. Локомотивные бригады старались использовать все низкие сорта каменного угля, но и их было мало. В топки паровозов шли малокалорийные дрова, опилки.

Грузовая работа часто задерживалась из-за плохого развития подъездных путей промышленных предприятий. Строительство транспортного хозяйства даже крупных заводов, как правило, далеко отставало от развития основных производственных цехов, так как не хватало рабочих рук, средств, материалов.

Возглавлять коллективы Свердловской и Пермской дорог в годы войны Центральный Комитет ВКП(б) доверил опытным инженерам, хорошо знакомым с эксплуатационной работой, Н. А. Гундобину, С. И. Багаеву, Н. Т. Закорко, В. А. Самохвалову, выросшим затем до уровня ведущих руководителей Министерства путей сообщения.

В мае 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение прекратить призыв в Красную Армию железнодорожников, возвратить из армии на места прежней работы машинистов, помощников машинистов, поездных диспетчеров и дежурных по станции. Одновременно были приняты меры для улучшения материального положения железнодорожников (обеспечение теплой одеждой, дополнительным питанием и т. д.). Боль-

шое внимание уделялось укреплению дисциплины. На Урал выехал секретарь ЦК ВКП(б) А. А. Андреев.

Настойчиво помогали железным дорогам и областные партийные организации. Был выдвинут лозунг «Урал железнодорожный должен идти в ногу с Уралом индустриальным». Работники городских и районных комитетов партии и хозяйственные руководители предприятий были закреплены за определенными участками дороги, отвечали за своевременную очистку путей от снега, за их ремонт, снабжение локомотивов топливом и водой, за выполнение грузовых операций. Обкомы партии решительно требовали от руководителей промышленных предприятий сокращения простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой. Перед коммунистами промышленных предприятий области наряду с безусловным выполнением и перевыполнением производственных программ была поставлена задача полностью ликвидировать перепростой вагонов на подъездных путях, а затем сократить простой вагонов на всех заводах не менее чем на один час против нормы. Пермский обком ВКП(б) командировал на важнейшие узлы дороги руководящих работников. Железнодорожники, работавшие не по специальности, были возвращены на транспорт. Для поездных бригад и работников топливных складов было выделено 1000 пар валенок, 500 ватных костюмов и постельные принадлежности для общежитий.

В целях дальнейшего укрепления дисциплины и порядка на железнодорожном транспорте Президиум Верховного Совета СССР 15 апреля 1943 года издал Указ «О введении военного положения на всех железных дорогах». В нем говорилось, что все рабочие и служащие железнодорожного транспорта на период войны считаются мобилизованными и несут ответственность за преступления по службе наравне с военнослужащими Красной Армии. Преступления, совершенные на транспорте, должны рассматриваться в военных трибуналах железных дорог по законам военного времени.

25 апреля 1943 года Совнарком СССР утвердил новый Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта, где были определены права и обязанности каждого железнодорожника, виды поощрений и взысканий.

На митингах и собраниях рабочие и служащие Свердловской и Пермской дорог единодушно одобрили эти документы.

Для укрепления единоначалия и повышения ответственности хозяйственных руководителей за работу железных дорог в мае 1943 года были упразднены политотделы на транспорте. Указом Президиума Верховного Совета от 4 сентября 1943 года были введены персональные звания и новые знаки различия для железнодорожников.

Успехи Красной Армии на фронтах Великой Отечественной войны вдохновляли железнодорожников на новые трудовые подвиги в тылу. Работники транспорта совершенствовали технологию производства, организацию перевозок и добивались наибольшей производительности труда во имя победы над врагом.

Примеров этому множество. Вот некоторые. Суровой зимой 1943 года, когда дорога испытывала серьезные затруднения на экипировке паровозов, старший машинист углеподъемного крана на станции Свердловск-Сортировочный А. К. Черепанов начал одним краном подавать уголь в тендеры двух паровозов одновременно. Тонну угля он перегружал в тендеры менее чем за минуту. Это было в три с лишним раза быстрее нормы. По примеру Черепанова стали работать другие экипировщики Свердловской и других дорог страны. Сам он до конца 1943 года выполнил 8 годовых норм. Правительство присвоило Черепанову звание Героя Социалистического Труда.

В 1943 году путевой обходчик дистанции пути Свердловск-Пассажирский М. А. Казанцев организовал бригаду из домохозяек и стал совмещать работу обходчика с ремонтом пути, выполняя его в неурочное время. Производительность труда его бригады почти в два раза превысила норму. Почин Казанцева подхватили другие обходчики. В 1944 году на железнодорожной сети страны работало по примеру Казанцева 5080 бригад, они выполнили ремонтные работы на 17 миллионов 715 тысяч рублей. Новатору также было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Машинисты Тюменского депо В. Ф. Малков, В. Ф. Соснин и другие стали практиковать вождение одним паровозом сдвоенных и строенных составов. При этом экономилось топливо, возрастала пропускная способность участка. Инициативу новаторов подхватили К. И. Михайлов и С. Е. Кунцевич из Камышловского депо, М. К. Луканин и В. И. Людиновский из Надеждинского, Б. С. Елисеев из депо Свердловск-Сортировочный и другие. В результате только в 1943 году было проведено 10 142 поезда повышенного веса, в них перевезено дополнительно больше 4,5 миллиона тонн груза, в 1944-м — почти 8 миллионов.

На Пермской дороге машинист И. Л. Чурин с той же целью повышения пропускной способности участка и снижения себестоимости перевозок освоил вождение поездов двумя электровозами, управляя ими из одной кабины. Теперь этот метод известен как объединение электровозов в сплотки по системе многих единиц.

С первых шагов работы по-чурински на участке Пермь — Чусовская — Соликамск было высвобождено около 300 человек.

Многие машинисты сплоткой из двух электровозов водили поезда тройного веса. Скоро управление двумя-тремя электровозами стало нормой. Почин И. Л. Чурина до сих пор широко применяется на всех электрифицированных магистралях страны.

В условиях острой нехватки топлива большое значение имела борьба за экономию угля. Паровозники депо Свердловск-Пассажирский первыми стали создавать зимний запас угля за счет сбереженных в поездке килограммов. Машинисты Соколов, М. В. Логинов, П. А. Четков и И. В. Просвирнин сэкономили около 670 тонн.

В 1944 году в рапортах Государственному Комитету Обороны трудящиеся Свердловской области сообщали, что старший машинист Голубев на паровозе ФД намного перевыполнил задание и сэкономил 180 тонн угля, машинист депо Свердловск-Сортировочный Сорокин провел сверх нормы 62 тяжеловесных состава и сэкономил 300 тонн угля.

Машинист Камышловского депо М. М. Давыдов со своими помощниками С. Солодовым и Х. Ишмухаметовой освоил вождение поездов на низкокалорийном богословском угле. При этом он по-прежнему перекрывал заданную скорость. Примеру М. М. Давыдова последовали машинисты Устинов, Корюкин, А. Косовских из депо Егоршино, Х. Гимранов и А. П. Старков из Надеждинска, Рахалин из Нижнего Тагила и другие.

На протяжении всей войны свердловские железнодорожники переписывались с фронтовиками. В одном из сохранившихся писем сообщался такой факт. На паровозе, следовавшем с воинским составом, нужно было срочно сменить колосники. Машинист Зеленский сделал это, не погасив топку. Через короткое время паровоз проследовал с воинским эшелоном дальше.

В военные годы на Свердловской и Пермской дорогах широко применяли вождение поездов на большом клапане, безотцепочный ремонт вагонов, турную и кольцевую езду, при которой паровоз без захода в основное депо работал от промывки до промывки.

Больших успехов добился дежурный по станции Свердловск-Товарный З. Е. Седюков. Коллектив его смены организовал грузовую работу по потоку, практиковал сдвоенные операции, действовал слаженно с транспортными цехами предприятий. В результате работники предприятий и станции лучше стали использовать оборудование, получили новые резервы увеличения выпуска продукции. Бюро Свердловского обкома партии обязало начальника дороги И. К. Кулагина, председателя дорпрофсожа А. П. Воропая и секретарей узловых парткомов распространить опыт работы смены Седюкова на все крупные станции дороги.

Надо отметить, что по мере накопления опыта все больше выявлялась особенность соревнования работников промышленности и транспорта в военное время — комплексность. Железнодорожники вместе с металлургами, горняками, машиностроителями Урала добивались сокращения простоя вагонов и выполнения плана перевозок. Именно это единство усилий и привело к тому, что, например, Свердловская дорога в 1944 году значительно превзошла уровень перевозок 1943 года — на 112,9 процента выполнила план погрузки оборонных грузов.

На станциях, в локомотивных и вагонных депо, в дистанциях пути и связи обеих дорог вместе со старшими товарищами работали сотни комсомольско-молодежных бригад. Не было дела, в которое молодые рабочие и работницы не вложили бы жар своих сердец. Больших успехов добились молодые железнодорожники, например, Тюменского узла. Там было создано 50 комсомольско-молодежных бригад, 25 из них завоевали звание фронтовых, а пяти бригадам за большие успехи в повышении производительности труда было присвоено звание гвардейских. В частности, подлинным примером для всех молодых железнодорожников стала бригада старшего машиниста М. Н. Ковязина, которая систематически перевыполняла задания и работала без брака. За самоотверженный труд в годы Великой Отечественной войны Ковязин был награжден орденом Ленина.

Большую помощь в работе оказывали рационализаторы производства, хотя зачастую решали они, казалось бы, второстепенные задачи. Например, на ремонте подвижного состава часто не хватало кислорода и карбида кальция. Из-за этого задерживалась сварка, срывался выпуск вагонов из ремонта. Чтобы решить проблему, надо было строить свой карбидный цех и кислородную станцию, но для этого не имелось ни материалов, ни оборудования. И все же вагонники построили цех: рационализаторы использовали подручные материалы. Задержки вагонов в ремонте прекратились.

Инженер Бараненко внес много хороших предложений по совершенствованию электростанций, питавших энергией железнодорожные предприятия. Его предложение использовать тепло из системы охлаждения дизеля Тюменской электростанции дало больше 100 тысяч рублей годовой экономии.

Только в одном 1943 году рабочие и инженеры дороги внесли 644 рационализаторских предложения, направленных на совершенствование перевозок. Они дали больше 4 миллионов рублей экономии. В следующие два года эта цифра возросла еще больше.

Большое значение в совершенствовании производства имели общественные смотры организации труда. Инициатором их про-

Участники организованного ЦК КПСС в Свердловске семинара-совещания по научной организации труда после изучения опыта в депо Свердловск-Сортировочный

Локомотивное депо Свердловск-Сортировочный. Цех ремонта тепловозов



←

Лучшие связисты дороги (слева иаправо): старший инженер днстанцнн связи Свердловск-Пассажирский Н. Ф. Орлов, старшнй ниженер дорожной лаборатории связи В. А. Глинских, главный ниженер Верхиекондинской дистаицнн В. А. Зайцев, главный инженер Пермской дистанцин Г. А. Гаврнш, старший инженер Серовской дистанции А. Ж. Адлатулин, старший электромехаиик Ишимской дистанцни В. И. Ведерников, электромехаиик днстанции Свердловск-Сортировочный И. А. Чазов, старший электромехаиик Нижиетагильской дистаицин Г. А. Пермннов

Машиинсты М. П. Евстратьев (слева), В. Е. Родионов, С. И. Теперииов н В. А. Паителейкии иа террнторин депо Свердловск-Сортировочный

Передовики службы электрнфикацни (слева иаправо): старший электромехаинк контактиой сети Гороблагодатского эиергоучастка А. П. Еремеев, бригадир контактиой сети Свердловского эиергоучастка Р. В. Некцельмаи, иачальник дистаиции коитактиой сети Серовского эиергоучастка А. Н. Красиов, электромоитер контактиой сети Пермского эиергоузла Г. А. Бабошии, электромоитер районa сетей Кунгурского эиергоучастка П. П. Бобырии, электромонтер контактиой сети Кизеловского энергоучастка Г. В. Мурыгии



Камышловская дистанция пути. Переезд на станции Талица



Передовики службы пути (слева направо): бурильщик скважин Исетского щебеночного завода С. С. Вахитов, бригадир пути дистанции Свердловск-Пассажирский С. М. Сидоров, дорожный мастер Нижнетагильской дистанции Г. А. Колчин, фрезеровщица рельсосварочного поезда № 4 М. Ф. Степанова, машинист моторной платформы путевой машинной станции № 15 Т. А. Трудаев, дорожный мастер Егоршинской дистанции Н. П. Вятчинов

Передовики вагонной службы (слева направо): осмотрщица вагонов депо Свердловск-Сортировочный В. Г. Колегова, осмотрщик вагонов депо Свердловск-Пассажирский Н. И. Кириллов, проводница Свердловского резерва А. Ю. Рузанова, осмотрщик вагонов депо Пермь I П. И. Клюев, осмотрщик-ремонтник вагонов депо Пермь-Сортировочная Д. Д. Наговицын, мастер автоконтрольного пункта депо Чусовская А. Г. Мальгинов, осмотрщик вагонов депо Серов Г. Г. Кубасов, слесарь-инструментальщик депо Смычка П. А. Андронов



Лауреат областной премии имени рабочей династии машинистов Каменских — машинист депо Пермь В. Н. Лоншаков. На электроэнергии, сбереженной им в девятой пятилетке, можно доставить из Перми в Свердловск 23 грузовых поезда

Передовики грузовой службы (слева направо): старший приемосдатчик станции Серов-Заводской З. С. Якуценя, старший приемосдатчик станции Пермь-Сортировочная О. П. Агафонова, машинист мостового крана Свердловской дистанции грузовых работ Е. Ф. Мосько, бригадир грузчиков Пермской дистанции грузовых работ Г. З. Шарифуллин, зам. начальника станции Гороблагодатская Л. Е. Пешова, водитель электропогрузчика Нижнетагильской дистанции грузовых работ В. П. Мирчайский, техник станции Свердловск-Сортировочный Л. В. Белова, старший товарный кассир Свердловской узловой расчетной товарной конторы Л. В. Черкасова

←

Передовики ремонта локомотивов (слева направо): слесарь цеха топливной аппаратуры депо Тюмень А. А. Козлов, слесарь того же депо М. К. Шадеркин, слесарь депо Свердловск-Сортировочный С. В. Гранский, слесарь депо Ишим П. А. Верхов, слесарь-автоматчик депо Пермь И. А. Жуйков, слесарь депо Свердловск-Сортировочный Ю. Н. Киселев, слесарь депо Пермь Г. Н. Заморин, слесарь-автоматчик депо Чусовская А. Д. Вшивков

Передовики службы движения (слева направо): составитель поездов станции Пермь II В. А. Павлов, дежурная по станции Шаля А. С. Коряковцева, маневровый диспетчер станции Смычка Н. В. Черепанов, дежурный по Тюменскому отделению П. А. Данилов, башмачник станции Егоршино В. П. Бахтин, техническая конторщица ст. Свердловск-Сортировочный Ф. М. Логина, старшая стрелочница станции Чусовская З. Ф. Большакова



Передовики станции Свердловск-Сортировочный (слева направо): составитель поездов Н. П. Ширыкалов, маневровые диспетчеры А. М. Купчиков и З. А. Стахеев, старшие операторы технической конторы М. Т. Татаринова и Н. Ф. Тотолина, старший диспетчер С. И. Поспелов, старший оператор технической конторы И. И. Рыжкова, составитель поездов А. В. Гордеев, старший башмачник Н. М. Гандалипов





Инженеры Пермского отделения. Слева направо: начальннк вагонного отдела И. Ф. Канаиовнч, главный инженер станцин Осенцы Е. Б. Беляева, начальник технического отдела станцни Пермь-Сортировочная З. Н. Днднн, заместитель начальннка отдела движеиия В. А. Кардаков, старшнй нnженер лаборатории иаучной органнзацни труда В. И. Сетова, заместитель иачальиика отделення В. И. Торгашев, иачальннк локомотнвного отдела Б. И. Мацкевнч



Наставник и учеиик. Мастер автоматного цеха Ишимского локомотивного депо Н. Н. Кошкаров (справа) и слесарь В. Тюковин

Тагильские рельсы

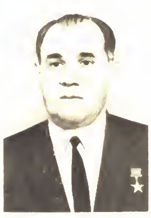




Передовики станции Пермь-Сортировочная (слева направо): дежурный по парку П. С. Евграфов, дежурный по станции И. Л. Соловьев, товарный кассир А. Г. Павлова, оператор Т. М. Долгих, дежурная по станции Н. И. Жукова, оператор А. В. Черныщева, составители поездов А. С. Синицких и А. Н. Хохряков, старший инженер В. Е. Звягинцев

Пятисоттысячный вагон Уралвагонзавода на путях станции Нижний Тагил





Герой Социалистического Труда В. А. Павлов

Герой Социалистического Труда Г. А. Кичин

Герой Социалистического Труда В. А. Петухов







Герой Социалистического Труда В. Д. Кузнецов

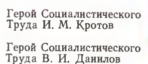
Герой Социалистического Труда М. Т. Балуев





Герой Социалистического Труда Г. Г. Завьялов

Герой Социалистического Труда В. Ф. Ручкин



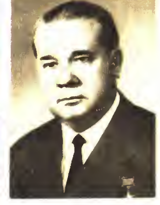
Герой Социалистического Труда И. М. Кротов

Герой Социалистического Труда В. И. Данилов









Герой Социалистического Труда А. К. Черепанов

Герой Социалистического Труда В. П. Егоров



Герой Социалистического Труда Ф. А. Гергин



Герой Социалистического Труда В. Ф. Соснин



Герой Социалистического Труда В. Е. Орехов

Проводницы фирмеиного поезда «Урал». Бригада Н. И. Юковой





Машиинист - инструктор депо Свердловск-Сортировочиый М. И. Изюров, делегат XXV съезда КПСС

Машиинист депо Пермь Б. В. Петров, делегат XXIV съезда КПСС



Комсомольцы Серовской дистаиции связи, участники автоматизации стаиций: Лариса Егорова, Евгеиий Миieeв и Михаил Лопаев








Заслуженные рационализаторы РСФСР Е. С. Красноперов, А. Ф. Островский, В. Я. Безруков, В. И. Токунцев



Вычислительный центр дороги. Зал приема информации




ведения выступил летом 1943 года коллектив Первоуральского новотрубного завода. Смотры вскрывали новые резервы роста производительности труда.

Проводили такие смотры и железнодорожники. В смотре, который проходил на Свердловской дороге в завершающий период войны, участвовало 850 инженеров и техников и 3450 передовиков производства. За два месяца смотра было внесено 162 предложения, направленных на улучшение организации производства. Больших успехов в ходе смотра добилось паровозное депо Камышлов. В апреле 1945 года машинисты депо провели 205 тяжеловесных поездов, перевезли сверх плана 169 557 тонн груза.

Тогда же, в марте 1945 года передовые предприятия Урала выдвинули патриотическую идею — за счет сверхплановой продукции создать фонд штурма Берлина. На Свердловской дороге эту инициативу первыми подхватили движенцы Свердловского отделения. Обсуждая на открытом партийном собрании мероприятия для улучшения использования местных кольцовок, коммунисты и беспартийные работники отделения записали в решении собрания свое новое обязательство: сэкономить в фонд штурма Берлина 40 тысяч вагоно-часов. И они сдержали свое слово. А дорога в целом во втором квартале 1945 года перевыполнила задание по всем показателям и получила переходящее знамя Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза железнодорожников. Нельзя не отметить при этом, что коллективу Баженовской дистанции пути пять раз присуждалось Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Но не только трудовыми делами укрепляли боевое единство фронта и тыла железнодорожники Свердловской и Пермской дорог. С первых дней они вместе со всеми людьми нашей страны отдавали на разгром врага свои личные сбережения, теплые вещи и т. д.

«С начала войны бригада нашего паровоза считает себя мобилизованной на оборону отечества. Каждый поезд мы ведем с превышением норм технической скорости, — писали в дорожной газете «Путевка» машинисты депо Свердловск-Пассажирский братья Конягины. — Отправляясь в очередной рейс, мы решили весь заработок от поездки внести в фонд обороны Родины и призываем другие паровозные бригады последовать нашему примеру».

Так поступали все рабочие и служащие. Например, коллектив станции Свердловск-Пассажирский единодушно решил: до полного разгрома врага отчислять в фонд обороны половину средств от экономии по хозрасчету.

Проводницы резерва Свердловск-Пассажирский Кузнецова,

Черемушкина, Чижинцева обратились с заявлением к руководству резерва.

«Наши мужья добровольно ушли на фронт, — писали они. — Чтобы быстрее разгромить фашистскую гадину и оказать фронту как можно большую помощь, просим удлинить наш рабочий день до 10—12 часов. Одновременно начиная с июня просим отчислять на оборону наш однодневный заработок».

Проводницы Мельникова, Бороздина и багажная раздатчица Угольникова внесли в фонд обороны деньги, причитавшиеся им за отпуск.

Только в ноябре и декабре 1942 года внесли в фонд обороны 2 миллиона 10 тысяч рублей рабочие, инженеры и служащие Пермской дороги.

«Для укрепления оборонной и финансовой мощи страны, — говорилось в обращении железнодорожников Свердловска ко всем рабочим, колхозникам и интеллигенции Свердловской области, напечатанном в «Уральском рабочем» 5 июля 1941 года, — мы просим правительство не производить в 1941 году розыгрыши и оплату купонов по всем видам государственных займов и эти средства, а также средства, ассигнованные для розыгрыша XV Всесоюзной лотереи Осоавиахима, передать безвозмездно в фонд обороны страны. Призываем рабочих, колхозников, интеллигенцию — весь советский народ поддержать наше ходатайство перед правительством».

Обращение было принято правительством.

В дни отдыха и в редкие праздники на предприятиях обеих дорог проводились массовые воскресники под лозунгом «Все для фронта, все для победы!». Участие в воскресниках советские люди считали своим патриотическим долгом, шли на них добровольно и трудились в полную силу.

3 июля 1941 года «Путевка» писала: «На станции Дружинино в 2 часа ночи потребовалось разгрузить большую группу вагонов. По призыву партийной и профсоюзной организаций в течение часа собралось около 600 железнодорожников и членов их семей. Задание было выполнено в срок».

3 августа 1941 года на Свердловской и Пермской дорогах состоялся воскресник, посвященный Дню железнодорожника. В нем участвовали несколько десятков тысяч рабочих и служащих. Они выполнили много работ для увеличения пропускной способности отдельных участков дороги, ремонтировали путь, готовили здания и оборудование к работе в зимних условиях. Все заработанные на воскреснике деньги были перечислены в фонд обороны.

7 сентября 1941 года состоялся Всесоюзный комсомольско-молодежный субботник. На Свердловской и Пермской дорогах

его участники отремонтировали много паровозов, вагонов, десятки километров железнодорожного пути, несколько общежитий, почти полсотни помещений на стрелочных постах, изготовили больше двух тысяч снеговых щитов.

Тысячи работников дороги и членов их семей трудились на субботниках 28 сентября 1941 года, 15 февраля 1942 года и в другие дни. Они продолжали ремонт подвижного состава, грузили и выгружали грузы, расчищали пути после снежных заносов, собирали металлический лом для домен, заготавливали топливо — делали все для того, чтобы перевозки военного времени протекали без задержек.

О неиссякаемом источнике советского патриотизма свидетельствовала и успешная подписка на государственные военные займы. Вместо трех-четырехнедельного заработка многие железнодорожники подписывались на суммы, превышающие месячную зарплату.

С приближением первой военной зимы население городов и сел Свердловской и Пермской областей, в том числе железнодорожники, организовало сбор теплых вещей для Красной Армии.

Всего на Свердловской дороге было собрано и отправлено на фронт 27 346 теплых вещей, на Пермской — 15 222.

Одновременно на обеих дорогах шел сбор средств на приобретение оружия для Красной Армии. Железнодорожники Перми внесли на это из личных сбережений 671 871 рубль, Верещагинской дистанции пути — 41 тысячу рублей. 8 тысяч рублей внес на постройку танковой колонны машинист Кунгурского депо Пиликин, 3 тысячи — машинист Верещагинского депо Куликов, 2535 рублей — машинист этого же депо Агеев. По месячному заработку отчислили проводницы Пермского резерва Коногорова, Шеклеина, Гилева, Левина и другие.

Полтора миллиона рублей поступило на приобретение оружия для Красной Армии от рабочих и служащих Свердловской дороги. На личные сбережения рабочих и служащих магистрали были построены танковая колонна «Свердловский железнодорожник», несколько артиллерийских батарей, звено боевых самолетов «Егоршинский железнодорожник», звено санитарных самолетов, несколько бронепоездов, санитарные составы, поезда-бани.

Артиллерийскую батарею приобрели на свои деньги и передали фронтовикам командиры, инженерно-технические работники и служащие управления дороги. 85-миллиметровую зенитную пушку купил на собранные деньги коллектив станции Свердловск-Сортировочный. Пушка начала свой боевой путь в грандиозном Курском сражении 1943 года и закончила в 1945 году

на Дальнем Востоке. Сейчас орудие хранится в Ленинградском музее.

Железнодорожники Егоршинского отделения своими силами построили военно-санитарный поезд из 17 вагонов для перевозки раненых.

Надо сказать, что уральцы еще задолго до патриотического почина тамбовских колхозников строили на свои средства танковые колонны, бронепоезда, укомплектовывали их добровольцами и отправляли на фронт. Большой вклад в это вносили комсомольцы и молодежь дороги. В феврале 1942 года 70 тысяч рублей передали они на строительство танковой колонны «Свердловский комсомолец».

Бронепоезда и санитарные составы отправляли на фронт пермяки. Два месяца, день и ночь, трудились слесари, сварщики, котельщики, готовя первый бронепоезд «Пермский рабочий». 2 декабря 1941 года он покинул пермский перрон. Его вели машинист Максимовых, помощник машиниста Политов, кочегар Барков. Бронепоезд спешил на оборону Москвы.

За годы войны ушли с Пермской дороги также бронепоезда «Щорс», «Котовский», «Александр Невский», «Суворов», «Чусовской рабочий». Все паровозные бригады для них были сформированы из машинистов, помощников и кочегаров Пермского, Кунгурского, Верещагинского и Чусовского депо.

Одну за другой отправляли на фронт бронированные крепости на колесах и работники Свердловской дороги. Старшим машинистом бронепоезда «Свердловский железнодорожник» уехал один из лучших машинистов Свердловского депо Д. Н. Копенкин. На бронепоезде он воевал до тяжелого ранения. После войны вернулся в свое депо и успешно работает там до сего времени.

Фронтовики в своих письмах неоднократно благодарили уральцев за добротную боевую технику. В частности, сохранилось письмо экипажа бронепоезда «Свердловский железнодорожник». Он сообщал, что оборудование бронепоезда ни разу не подвело их в бою, и заверял, что будет и дальше не щадя своей жизни уничтожать фашистских мерзавцев. «Мы также уверены, — говорилось в письме, — что вы своим героическим трудом обеспечите бесперебойное снабжение наступающей Красной Армии всем необходимым для окончательного разгрома немецко-фашистских захватчиков».

Начальник депо Свердловск-Пассажирский М. Я. Перекальский, начальник Пермского депо И. В. Мосяков, начальник цеха этого предприятия С. И. Пегушин со своими коллективами все делали для того, чтобы уральская марка и впредь высоко оценивалась фронтовиками.

Вместе с этой работой политотделы, партийные и профсоюзные организации дороги проводили декадники и месячники оказания помощи семьям фронтовиков. В 1943 году, например, на Свердловской дороге ее получили 4150 семей. Многим из них было доставлено топливо. 1350 семьям помогли заготовить овощи. Нуждающихся обеспечили теплой обувью.

Следует отметить, что улучшение материально-бытовых условий всех железнодорожников постоянно было в центре внимания партийных и профсоюзных организаций. Чтобы удовлетворить, насколько это было возможно в условиях войны, потребности железнодорожников в продуктах питания, одежде, обуви и топливе, на дорогах были созданы подсобные хозяйства. На Свердловской дороге посевная площадь подсобного хозяйства составляла 2300 гектаров. Кроме того, на каждом отделении были созданы мастерские для шитья одежды и ремонта обуви. Большим подспорьем в улучшении питания железнодорожников являлись индивидуальные огороды, количество которых росло из года в год.

Укреплению единства фронта и тыла способствовали переписка, обмен делегациями, вручение подарков фронтовикам самими трудящимися дорог. Только к новому, 1942 году работники Свердловской дороги отправили на фронт 10 тысяч посылок. Первый поезд с подарками для бойцов и командиров повел передовой машинист Свердловского депо коммунист Н. Л. Соломенников.

Связь фронта и тыла укрепляла моральное состояние людей. Трудовые подвиги в тылу в свою очередь вдохновляли бойцов на ратные подвиги.

Большой вклад внесли уральские железнодорожники в восстановление хозяйства районов, освобожденных от врага. По инициативе Пермского, Свердловского и Тюменского обкомов партии трудящиеся брали шефство над целыми областями. Свердловчане, например, шефствовали над Краснодарским краем, пермяки — над Ростовской областью. Кроме того, уральцы участвовали в восстановлении Сталинграда, Ставропольского края, Донбасса, Харьковской, Воронежской, Смоленской и других областей. Ежедневно отправляли они эшелоны с материалами и оборудованием для освобожденных районов. Причем не ограничивались только своевременной доставкой эшелонов со строительными материалами, оборудованием и сельскохозяйственными продуктами в освобожденные районы. Рабочие и служащие дороги своим личным трудом, своими сбережениями помогали там восстанавливать транспорт.

Так, работники вагонного участка Свердловск-Сортировочный еще в 1942 году приняли решение помимо выполнения пла-

на сформировать своими силами и оборудовать вагоноремонтный поезд для железнодорожников прифронтового Ржевского узла Калининской дороги, освобожденного в те дни от немецких захватчиков.

Рабочие и командиры станции Егоршино совместно с трудящимися района за короткий срок собрали более 100 тысяч рублей на создание ремонтно-строительной колонны для освобожденных районов и сами ее оборудовали. Ремонтно-строительная колонна из 13 вагонов была отправлена в западные районы. С ней уехали плотники, слесари, каменщики, штукатуры. Они везли 10 вагонов леса, 5 вагонов угля, 2 вагона инвентаря.

Для железнодорожников освобожденного узла Малоярославец рабочие Богословских паровозоремонтных мастерских за 10 дней изготовили около 1,5 тысячи штук инструмента и запасных частей к оборудованию, за что получили благодарность от Министерства путей сообщения.

Особенно усилилась помощь освобожденным районам в 1943—1944 годах, когда Красная Армия приступила к массовому очищению советской территории от немецко-фашистских захватчиков. Железнодорожники Нижнего Тагила обратились ко всем работникам Свердловской магистрали с призывом: «Поможем восстановить освобожденные дороги! Мы предлагаем за счет внутренних резервов организовать сбор, изготовление и ремонт деталей, запасных частей, инструментов и оборудования всех видов железнодорожного хозяйства и отправить их на дороги, освобожденные от немцев».

Многие коллективы предприятий брали шефство над разрушенными дорогами. Работники Нижнетагильского отделения, например, помогали восстанавливать путь, ремонтные предприятия и подвижной состав Полтавского отделения. Коллектив паровозного депо Надеждинск отремонтировал и отправил на Сталинградскую дорогу 3 паровоза. 30 вагонов со станками, электромоторами, трансформаторами, железом, одеждой, обувью, предметами домашнего обихода отправили Сталинграду трудящиеся Железнодорожного района Свердловска.

В апреле 1943 года молодежь области отправила в Сталинград еще 59 вагонов со строительным лесом, кирпичом, железом, стеклом, промышленным оборудованием, мебелью, товарами широкого потребления, литературой и продуктами. Ребята из Тюменского паровозного депо на деньги, полученные за сверхурочную работу, купили эшелон угля и тоже отправили его в подарок освобожденному Сталинграду. Связисты дороги во внеурочное время собрали, отремонтировали, изготовили для прифронтовых дорог оборудование и инструменты на 130 тысяч рублей.

Всенародная помощь освобожденным районам — еще одно яркое подтверждение нерушимой дружбы народов Советского Союза, прочности и силы нашего государства. Благодаря всенародной помощи уже в 1944 году многие железнодорожные линии были восстановлены, что облегчало продвижение советских войск на Запад.

В гигантском трудовом подвиге трудящихся Урала в годы войны большую роль сыграли свердловские и пермские железнодорожники. Они были зачинателями многих замечательных починов, ставших достоянием всех дорог страны. За достижение высоких показателей коллективам станций, депо, дистанций пути и связи неоднократно присуждались знамена Государственного Комитета Обороны и Министерства путей сообщения. Паровозным депо Свердловск-Пассажирский и Пермь, Тюменской и Шалинской дистанциям пути и Надеждинскому отделению Красные знамена Государственного Комитета Обороны были переданы на вечное хранение.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам оборонных и народнохозяйственных грузов за 1945 год сотни лучших работников обеих дорог были награждены орденами и медалями, в том числе 6 человек — орденом Ленина.

Тысячи железнодорожников Урала покрыли себя неувядаемой славой на полях сражений. Бывший машинист водокачки со станции Выя Г. И. Глазунов, счетовод Надеждинского депо А. Н. Коняев, шофер станции Нытва Мозжаров, работник Пермского линейного отдела милиции В. П. Пономарев, работник станции Богданович К. С. Пургин, слесарь депо Смычка К. Ф. Пылаев, работник станции Верещагино М. Д. Саначев, бригадир пути Егоршинской дистанции К. Г. Стриганов, столяр дорстройтреста М. А. Чистяков, работник Нижнетагильского отделения М. Е. Жбанов, слесарь Пермского паровозоремонтного завода имени Шпагина В. Г. Стариков, слесарь Кунгурского локомотивного депо В. И. Бачурин удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Работник станции Каменск-Уральский Герой Советского Союза Г. П. Кунавин является почетным гражданином деревни Герасимович в Польше.

Орденами Славы всех трех степеней был награжден К. Г. Корепанов, и сейчас работающий слесарем в Егоршинском локомотивном депо.

Свято чтут железнодорожники Урала память о тех, кто не вернулся с полей сражений. Их много. На обелисках и мемориальных досках у вокзалов, локомотивных и вагонных депо, у дистанции пути и связи, на энергоучастках навеки выбиты их имена.

НА МИРНЫЕ РЕЛЬСЫ

В марте 1946 года сессия Верховного Совета СССР приняла «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства на 1946—1950 годы». Решающая роль в нем отводилась Уралу. В докладе председателя Госплана СССР Н. Вознесенского о директивах первого послевоенного пятилетнего плана было сказано: «Важнейшее значение для ускорения темпов восстановления народного хозяйства имеет промышленность Урала...» Новый подъем уральской индустрии был невозможен без дальнейшего развития железнодорожного транспорта. Промышленное развитие Урала увеличило грузооборот дороги. Изменилось размещение производительных сил и направление грузопотоков.

Начало перестройке в работе Свердловской дороги положили перемены в управлении. Используя опыт, приобретенный за годы войны, Министерство путей сообщения решило перейти на управление технологическими подразделениями транспорта через отделения дорог.

На Свердловской дороге было создано шесть отделений: Свердловское, Камышловское, Тюменское, Нижнетагильское, Надеждинское (Серовское) и Егоршинское; на Пермской — пять: Пермское, Чусовское, Кизеловское, Кунгурское и Зуевское. Начальники отделений стали руководить эксплуатационной и хозяйственно-финансовой деятельностью всех линейных предприятий и организаций, расположенных в границах отделения. Новая форма управления показала огромное преимущество по сравнению со старой. На отделения и легла основная тяжесть восстановительных работ и нового строительства.

А сделать предстояло много. Около трети рельсов в верхнем строении пути к концу войны имели срок службы уже больше 20 лет. Огромное количество рельсов были дефектными и требовали замены. Земляное полотно во многих местах не соответствовало техническим требованиям. Пришли в негодность около четверти кюветов, больше трети всех водостоков, канав и лотков. Четверть мостов была деревянной и требовала замены.

Скорость движения поездов по такому пути не превышала 25—30 километров в час, а на некоторых участках (Шарташ—Тавда, Кузино—Дружинино) составляла 15 километров в час.

Парк паровозов тоже был изношен. 23,9 процента всех паровозов имели неисправное оборудование. Требовали срочного ремонта и переоборудования многие депо.

Дороге не хватало кадров. Особенно плохо обстояло дело со специалистами. Инженеров и техников на Свердловской и Пермской дорогах насчитывалось значительно меньше, чем на других дорогах Урала и Сибири. Почти треть их должностей замещали практики.

Пятилетний план предусматривал широкую программу реконструкции и строительства. За 1946—1950 годы предстояло вложить в развитие только Свердловской дороги 578 миллионов рублей — на 200 с лишним миллионов больше, чем во время войны. В том числе 30 миллионов рублей в строительство новых железнодорожных линий, 220 миллионов — в строительство вторых путей, 56 миллионов — в электрификацию, 30 миллионов — в путевое хозяйство, 47 миллионов — на развитие и модернизацию паровозного парка.

Рост перевозок на дороге был немыслим без увеличения ее технической мощи. Началась замена паровозов старой конструкции более современными. В грузовое движение все больше поступало локомотивов серии ФД. Пассажирские поезда стали водить быстроходные паровозы ИС. Новые локомотивы дали возможность продолжить увеличение веса поездов, поднять техническую скорость. Кроме того, механические устройства для подачи угля в топку локомотивов облегчали труд паровозных бригад.

Несмотря на многие послевоенные трудности, намеченный план строительства выполнили успешно. В этом была и заслуга начальника дороги В. И. Оборотова и председателя дорпрофсожа Н. И. Харитонова, которые сосредоточили все свое внимание на выполнении намеченных работ.

В первый же послевоенный год была реконструирована и усилена линия Надеждинск—Богословск, закончились развитие Нижнетагильского узла и модернизация оборудования на станциях Поклевская и Алапаевск, началась эксплуатация ряда объектов на станции Тюмень.

В 1947 году было модернизировано оборудование станций Баженово, Дружинино и Надеждинск, вступила в строй линия Сосьва—Алапаевск, открылось движение поездов по второму меридиональному участку чрезмерно загруженного направления Надеждинск—Гороблагодатская—Свердловск. Это позволило резко увеличить вывоз с северных участков дороги бокситов, марганцевой руды и металла. Электрификация улучшила пропускную способность участка Надеждинск—Богословск, так как вес поездов там поднялся с 1600 тонн до 2200.

На следующий год был сдан в эксплуатацию второй путь на ряде перегонов между Кунгуром и Свердловском, впервые в истории дороги были радиофицированы маневровые паровозы на станциях Свердловск-Сортировочный, Смычка и Надеждинск (Серов), что улучшило проведение маневровых работ. Получили новую технику несколько других станций.

Размах работ увеличивался из года в год. В последнем году пятилетки на капитальное строительство было выделено уже свыше 112 миллионов рублей: продолжались реконструкция и усиление ряда линий. На путейские дистанции главного хода поступило много современных машин и механизмов. Это привело к новому росту производительности труда, облегчило труд путейцев, послужило базой для создания более прогрессивной технологии ремонта и эксплуатации пути.

Совершенствованием технологии занимались не только путейцы. Послевоенным трудовым подъемом, желанием быстрее залечить раны, нанесенные народному хозяйству немецко-фашистским вторжением, были охвачены все железнодорожники. И каждый старался внести в общий трудовой процесс что-то от своего опыта. Порой это перерастало в большое, общедорожное событие.

Характерен пример с Надеждинским отделением. Используя на перевозках новое оборудование, рабочие и инженеры Надеждинского (ныне Серовского) отделения выступили с инициативой создать единый технологический процесс перевозок для всего отделения. В основу плана надеждинцы положили согласование графика движения поездов с работой станций и промышленных предприятий, отправление и движение транзитных поездов по участку — с местной работой.

Каждая нитка графика движения по новой технологии была увязана с графиком обработки вагонов на грузовых станциях и подъездных путях. При этом были разработаны система подвода порожняка к погрузочным станциям, интервалы подачи вагонов на подъездные пути. Технологический процесс содержал графики оборота локомотивов в соответствии с различными размерами движения поездов, предусматривал при этом оптимальные варианты использования вагонов — завязывал движение поездов, погрузку и обработку вагонов в единый, строго регламентированный по времени процесс.

Почин надеждинцев получил широкое одобрение. По его образцу стали разрабатывать единые технологические процессы на других отделениях и крупных станциях. К составлению их были привлечены передовики производства, инженеры, техники, руководители служб. Планы отражали все лучшее, что было рождено новаторской практикой и инженерно-технической

мыслью на дороге. Большую роль в реализации этих планов сыграли начальник отдела движения А. М. Канделинский, главный инженер К. К. Булахов, старший диспетчер В. М. Опарин, дежурный по отделению В. Н. Гвоздев, а также коллектив службы движения, которым с 1949 года руководил инженер С. Н. Варгин, ставший потом первым заместителем начальника дороги. Внедрение единых технологических процессов на первых же 18 станциях дало 534 435 вагоно-часов экономии.

На Свердловском отделении диспетчеры развернули соревнование за улучшение работы стыковых пунктов и увеличение обмена поездами. На Егоршинском отделении диспетчеры стали выдавать ступенчатым маршрутам гарантийные путевки. На Нижнетагильском такие же путевки на маршруты с металлом железнодорожники выдавали совместно с работниками металлургического комбината.

В 1949 году на дороге началось соревнование локомотивных бригад за среднесуточный пробег локомотивов не менее пятисот километров. Инициаторами его были на Пермском отделении машинисты Н. К. Чалов и Н. М. Каменских, на Свердловском — Меньшиков, Сарафанов, Кочкин, П. А. Четков, на Егоршинском — П. В. Забелин, Г. В. Пономарев, А. Х. Афьясов и другие. К концу года почетное звание пятисотников было присуждено 293 локомотивным бригадам.

В локомотивном депо Свердловск-Пассажирский работали машинистами четыре брата Четковых: Николай, Александр, Петр и Василий. Младший, Василий, погиб на фронте. Николай, Александр и Петр не жалея сил трудились в годы восстановления народного хозяйства, пострадавшего от немецко-фашистского нашествия. П. А. Четков был не только одним из инициаторов соревнования за пятисоткилометровый среднесуточный пробег паровозов. 19 октября 1949 года газета «Уральский рабочий» сообщила о новом успехе машиниста Петра Четкова. Речь шла о невиданном пробеге его паровоза без подъемочного ремонта.

Первым начал соревнование за продление срока службы паровозов без обточки бандажей машинист этого же депо Михаил Феофилович Слаутов. Его результат — 92 тысячи километров вместо 60 тысяч по норме. За много лет до этого, осваивая профессию машиниста, Петр Четков два года ездил со Слаутовым в качестве помощника. Он знал, что Слаутов — сильный работник. И все же решился. На совещании в январе 1948 года бригады приняли обязательство добиться пробега 100 тысяч километров!

За каждым узлом паровоза следил определенный член бригады. Наиболее изнашивающимся местом на паровозе явля-

ются бандажи. От трения о рельсы меняется их профиль — на бандажах образуется как бы желоб, величина которого и определяет в основном необходимость обточки.

Некоторые машинисты депо Свердловск-Пассажирский пробовали устранять образующиеся желоба в процессе движения: они пользовались тормозными колодками с корундовыми вставками. При очередном торможении состава такие колодки обрабатывали колеса. Поставил колодки с корундом на свой локомотив ИС 20-524 и Четков. И они помогли. К декабрю 1948 года паровоз прошел 100 тысяч километров. К марту 1949 года — 120 тысяч километров, но оставался исправным. Перед Днем железнодорожника 1949 года, когда бригада, возвращаясь из очередного рейса, остановила поезд на станции Свердловск, неожиданно для нее грянул оркестр. Начальник дороги преподнес Четкову букет цветов. Пробег его локомотива достиг к этому времени 150 тысяч километров. Только после 182 тысяч километров пробега Петр Четков поставил свой паровоз в депо.

По примеру Четкова стали работать машинисты Расковалов, Голубев, Аббакумов. А побил его рекорд Иван Васильевич Зыков. Он добился 200 тысяч километров пробега паровоза от обточки до обточки.

Машинист Тюменского депо М. Н. Ковязин в 1946 году организовал паровозную колонну имени V сессии Верховного Совета СССР. За 7 месяцев колонна перевезла в тяжеловесных поездах сверх плана 356 880 тонн груза, сэкономив при этом 985 тонн угля.

За увеличение среднесуточного пробега паровоза машинисту Верещагинского депо Н. М. Каменских было присвоено звание лауреата Государственной премии. Такого же звания удостоился за проведение ремонтно-путевых работ в зимнее время дорожный мастер Голышмановской дистанции пути А. С. Удалов.

Новый большой размах получило на дороге движение рационализаторов и изобретателей. В январе-феврале 1948 года впервые после войны состоялся общественный смотр их работы. Экономический эффект от внедрения рационализаторских предложений только в этом году превысил 8 миллионов рублей. По итогам смотра был составлен план внедрения лучших предложений в производство. Активно участвовали в развитии рационализации на дороге инженеры П. С. Шайдуров, П. М. Симонов и другие. У неутомимого рационализатора и изобретателя П. М. Симонова накопилось уже более сотни документов о поданных им рационализаторских предложениях и около десятка авторских свидетельств на изобретения.

Коммунисты, как всегда, были запевалами и организаторами многих добрых дел. В 313 первичных партийных организациях

предприятий дороги состояло на учете 6769 членов и кандидатов партии.

В сентябре 1948 года на транспорте были вновь созданы политотделы. Они возглавили работу партийных и комсомольских организаций на дорогах, постоянно держали в поле зрения вопросы строительства и технического перевооружения, внимательно поддерживали все новое, передовое. Начальником политотдела Свердловской дороги был назначен И. А. Задорожный, Пермской — Д. А. Орешин. Орешин проработал в этой должности до 1953 года, до объединения дорог в одну — Свердловскую. И. А. Задорожный вскоре был назначен начальником Оренбургской дороги, а политотдел Свердловской возглавил Н. Н. Лапиков.

После образования политотделов на предприятиях дороги было создано 35 новых партийных организаций и 79 партийных групп. Повысился уровень политической работы, улучшился партийный контроль. К концу первой послевоенной пятилетки на дороге работали один Дом культуры, 12 клубов, 258 красных уголков, 9 библиотек. Только за 1949 год на предприятиях и в общежитиях было прочитано 718 лекций и докладов, треть из них — работниками политотделов.

В итоге настойчивой политической, воспитательной и организаторской работы уже за первые два года пятилетки 6739 работников дороги выполнили по три годовых нормы, 1023 человека — от трех до четырех, 341 человек — от четырех до пяти, а 212 железнодорожников к 1 января 1948 года уже закончили пятилетку.

Интересны и показатели работы дороги в целом. Уже в 1947 году напряженность потока грузов по ней в два раза превышала среднесетевую. К 1950 году среднесуточная погрузка увеличилась против 1946 года на 57 процентов.

* * *

Свердловская область — одна из наиболее индустриальных в стране. Чугун, сталь, прокат, медь, алюминий, драгоценные металлы, уголь, асбест... Трудно перечислить все, что дает она Родине. Не меньшую славу приносит ей машиностроение. Сложнейшие машины: шагающие экскаваторы, оборудование для металлургической промышленности и химических предприятий, турбины, дизельные двигатели, электрооборудование, современные грузовые вагоны различного назначения, лучшие в стране объемно-закаленные рельсы и многое другое выпускает в наше время промышленность Среднего Урала.

Быстро растет и промышленность Пермской области. Здесь тоже бурно развивается машиностроительная, химическая, энер-

гетическая, лесная, бумажная, нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая промышленность. Соликамско-Березниковский промышленный район — самый большой в нашей стране и в Европе поставщик удобрений для сельского хозяйства. Миллионы тонн их вывозит оттуда железная дорога ежегодно.

После объединения Свердловской и Пермской дорог в 1953 году в одну Свердловскую новая магистраль стала одной из крупнейших в стране. Уже в пятой пятилетке каждые сутки в пределах дороги одновременно находились материальные ценности на полтора миллиарда рублей!

Продолжали увеличиваться из года в год местные, транзитные, технологические перевозки. Без дальнейшего развития дорога не справилась бы с ними.

Только с 1953 по 1958 год государство вложило в реконструкцию дороги около двух миллиардов рублей. В основу реконструкции была положена ленинская идея электрификации транспорта. В 1951 году электровозы пошли на участке Надеждинск — Карпинск, Кизел — Березники и Надеждинск — Гороблагодатская. В 1956 году — Левшино — Углеуральская. В 1959 году — Свердловск — Дружинино. Работы на этом участке впервые выполнял крупный специализированный трест Свердловсктрансстрой.

Специализированные строительные организации повели работы более быстрыми темпами. В 1962 году электровозы пошли по участку Чепца — Пермь. На следующий год между Азиатской и Качканаром. В 1963 году — между Пермью и Свердловском. В 1968 году пришли из Смычки в Алапаевск и Богданович. В 1972 году на электрическую тягу был переведен участок Свердловск — Каменск-Уральский — Курган.

Больше 2 тысяч километров пути было электрифицировано за послевоенные годы. Сейчас строители треста Свердловсктрансстрой подвешивают контактный провод на направлении Свердловск — Тюмень. 955 километров пути переведено на тепловозную тягу.

Большой вклад в электрификацию магистрали и освоение новых видов тяги внесли работавший в то время начальник службы электрификации и энергоснабжения А. Ф. Кочкин, руководители Пермского энергоучастка П. Д. Цырулев и В. А. Вороно, начальники дистанций контактной сети В. В. Шуйков, В. А. Бессонов, Н. В. Армишев, В. В. Толстобров, начальник тяговой подстанции И. Г. Мельчаков, мастер ремонтного цеха Чусовского энергоучастка С. И. Чудинов и большой отряд опытных локомотивников: начальник локомотивной службы М. Я. Перекальский, главный инженер П. П. Еперин, заместитель начальника локомотивной службы М. Е. Оренштейн,

старший инженер Тюменского отделения дороги Д. М. Шведов, заместитель начальника депо Свердловск-Сортировочный Е. И. Медведев, бывший начальник депо Свердловск-Пассажирский, ныне проректор Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта Ю. А. Кириченко, начальник депо Ишим В. В. Федосеев и многие другие.

Внедрение в перевозочный процесс новых, более мощных видов тяги повлекло за собой глубокие перемены во всех отраслях хозяйства. Новые локомотивы не требуют частых остановок в пути для снабжения топливом, водой, чистки топки и т. д. Поэтому были удлинены тяговые плечи, увеличены расстояния между пунктами смены локомотивных бригад. Часть депо оказались ненужными.

Новые виды тяги потребовали создания и соответствующей ремонтной базы. Ненужные депо пришлось закрыть, оставшиеся — полностью реконструировать. Построено несколько новых депо с развитыми мастерскими. Обновлено оборудование.

Полную реконструкцию претерпели также экипировочные устройства.

В сегодняшних локомотивных депо — поточные линии, автоматика, закалка деталей токами высокой частоты, хромирование, высокотемпературная электроцементация деталей, магнитная и ультразвуковая дефектоскопия и многое другое.

Реконструкция тяги помогла увеличить длину и вес поездов. На участках с тяжелым горным профилем новые локомотивы повезли составы тяжелее обычного в два — два с половиной раза. Поднялись среднесуточные пробеги локомотивов, скорость и вес поездов. В связи с этим потребовалось усиление пути, удлинение приемо-отправочных путей на станциях. В результате одновременно с электрификацией были проведены в огромном объеме реконструкция всего путевого хозяйства, укладка рельсов тяжелого типа, постановка шпальной решетки на щебень или асбестовский балласт и другие меры.

Большой объем реконструкции и капитального ремонта пути нельзя было выполнить старыми методами с преобладанием ручного труда. На транспорт, в том числе на Свердловскую дорогу, пришли машины: путеукладочные краны, балластеры, струги, рельсосварочные агрегаты, снегоуборочная техника, выправочно-подбивочные и отделочные механизмы, разнообразные инструменты с электрическими приводами для резки рельсов, сверления отверстий и выполнения других ремонтных операций.

В перечне путейских специальностей появились рабочие новых профессий: электрики, радисты, механики, мотористы, электро- и газосварщики, крановщики и другие. На станциях

и околотках больше стало инженеров. Изменилась технология путевых работ. Были созданы такие специализированные подразделения для выполнения путейских работ, как путевые машинные станции.

Росло и развивалось вагонное хозяйство. С 1951 года вагонный парк начал пополняться комфортабельными цельнометаллическими пассажирскими вагонами, обеспечивающими максимальные удобства людям. Первым из новых вагонов был сформирован скорый поезд Свердловск — Москва.

На грузовых перевозках прежние двухосные вагоны небольшой грузоподъемности стали интенсивно заменяться четырехосными большегрузными вагонами. В те же годы завершился переход подвижного состава на автосцепку. Создавался парк подвижного состава из цельнометаллических вагонов повышенной грузоподъемности, новых 60-тонных платформ, специальных цельнометаллических вагонов для перевозки цемента, цистерн из специальной стали для нефти и нефтепродуктов.

Вагонные депо Смычка, Егоршино, Чусовская, Свердловск-Сортировочный, Свердловск-Пассажирский по существу превратились в вагоноремонтные заводы. Все депо получили первоклассную технику. В результате резко возросла производительность труда на ремонте вагонов и улучшилось его качество.

Одновременно с технической реконструкцией локомотивного, вагонного и путейского хозяйств на многих участках дороги развернулось строительство автоблокировки, диспетчерского контроля поездной и маневровой радиосвязи.

О темпах внедрения автоматики в управление перевозочным процессом можно судить по Тюменскому отделению, где только за 1973—1974 годы были построены автоблокировка и электрическая централизация станционных стрелок на всем участке от Тюмени до Называевской.

На дороге широко внедрялись системы релейной и маршрутно-релейной централизации, заменившие тяжелый ручной труд стрелочников. После внедрения централизации и перевода стрелок на электрическое управление пропускная способность горловин станций увеличилась на 60 процентов, в два раза ускорилось формирование поездов, уменьшился штат стрелочников.

Для большей безопасности движения поездов сотни переездов были оборудованы автоматической сигнализацией.

Быстро совершенствовалась информационная связь, необходимая для руководства движением, планирования поездной работы и обработки документов. Сейчас дежурные почти всех участковых и всех сортировочных станций имеют радиосвязь с поездными и маневровыми локомотивами. На всей дороге построена локомотивная сигнализация.

Развивалось, оснащалось современными машинами и грузовое хозяйство. Для него строились грузовые дворы, склады, площадки. На станции Свердловск-Сортировочный вступила в строй одна из крупнейших платформ ангарного типа. Все операции на ней механизированы.

На дороге действуют десятки пунктов механизированной переработки грузов, где широко используются грузоподъемные краны на железнодорожном ходу, козловые и мостовые краны, автопогрузчики, построены эстакады для выгрузки каменного угля, применяется другая современная техника. Уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ сейчас достиг примерно 97 процентов.

Одновременно с поступлением новых вагонов росли перевозки пассажиров. Для обслуживания трудящихся Урала на дороге было введено много дальних, местных и пригородных поездов. Сейчас за сутки ими пользуются около 130 тысяч пассажиров. С 1950 года ведется плановое строительство вокзалов. Новые пассажирские здания появились на станциях Дружинино, Гороблагодатская, Талица, Левшино, Углеуральская, Нижний Тагил, Каменск-Уральский и других. Все они радиофицированы, имеют автоматические кассы, камеры хранения, справочные установки.

Новая техника потребовала пополнения дороги кадрами. Во всех службах больше стало работать инженеров и техников. Были приняты меры для улучшения подготовки рабочих массовых специальностей: руководство дороги укрепило базу дорожных технических школ, пополнило преподавательский состав. Улучшилось обучение без отрыва от производства. Ежегодно десятки тысяч рабочих стали учиться в технических школах, на курсах повышения квалификации и в школах передового опыта.

ВПЕРЕДИ КОММУНИСТЫ

В успехах магистрали видна ведущая и организующая роль коммунистов. В десятой пятилетке на дороге насчитывается уже более 11 тысяч членов ленинской партии. Партийные организации постоянно вели настойчивую, кропотливую работу по внедрению и освоению новой техники и воспитанию железнодорожников в духе высокой ответственности за порученное дело.

Совершенствование работы партийных организаций местные и узловые партийные комитеты, а также политотделы, существовавшие на транспорте в разные периоды, считали своей главной задачей. Была налажена постоянная учеба секретарей партийных организаций на всякого рода курсах и семинарах, регулярно проводился обмен опытом. Большое внимание уделялось повышению деловых и политических качеств и командиров всех звеньев транспортного хозяйства. Многие руководители служб и отделов управления дороги окончили вечерний университет марксизма-ленинизма. Многие из них сами стали пропагандистами, возглавив кружки, школы и семинары в сети партийного просвещения.

Большое число коммунистов было выдвинуто на ответственную руководящую работу. С конца 1958 года почти все руководители локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, крупных станций имеют высшее и среднее специальное образование.

Партийные организации грамотно и настойчиво занимались решением сложных проблем. Например, на ряде участков Камышловской дистанции состояние пути было неудовлетворительным: на околотках допускали нарушения дисциплины, при ремонте пути случался брак в работе. Партийная организация во главе с секретарем М. Ф. Смирягиным решила заняться организацией ремонта пути и наблюдением за его эксплуатацией более обстоятельно. Вместе с руководством дистанции был разработан ряд технологических мер. Профсоюзная организация занялась созданием условий рабочим для высокопроизводительного труда. Коллектив дистанции был поднят на борьбу с нарушителями дисциплины. Коммунисты, и прежде всего сам секретарь партийной организации, чаще стали бывать на околотках. В беседах с рабочими они рассказывали о задачах, стоящих перед дорогой и дистанцией в пятилетием плане, о пер-

спективах роста перевозок, о росте скоростей движения поездов. Была организована газета-эстафета, передававшаяся с околотка на околоток. В ней отмечались достижения передовиков планового ремонта и текущего содержания пути, бичевались нарушители дисциплины.

Дело сдвинулось, состояние пути стало улучшаться. Ряд околотков добился отличных показателей. Партийная организация не ослабляла усилий, уделяя особое внимание организации соревнования и обмену опытом передовиков. Организовывались коллективные выезды отстающих на лучшие околотки, где на практике можно было увидеть организацию ремонта пути. Это было, пожалуй, наиболее действенной формой убеждения и воспитания. В восьмой пятилетке путь стал отличным на всей дистанции. По инициативе коммунистов рабочие и служащие дистанции взяли обязательство не допустить в девятой пятилетке ни одного случая снижения скорости движения поездов и сдержали слово.

Одновременно с производственными делами на дистанции был составлен план социального развития коллектива. Главным пунктом в нем было переселение рабочих с перегонов в путейские городки. Был выполнен и этот план. Путейцы, приезжавшие с других дорог, единодушно одобрили все сделанное в Камышлове и на околотках дистанции. Передовой опыт коллектива одобрили министерство и ЦК профсоюза железнодорожников, сейчас он распространяется по сети дорог.

За достигнутые успехи коллектив дистанции получил на ВДНХ диплом второй степени, а лучшие люди награждены медалями. Среди них А. А. Гришанов — начальник дистанции пути, М. Ф. Смирнягин — секретарь парторганизации, Н. М. Виноходов — мостовой мастер, М. Т. Заговалко — главный инженер, А. Д. Климов — заместитель начальника дистанции пути, М. В. Трифонов — мастер дистанционных мастерских.

Коммунисты предприятий дороги являются зачинателями большинства хороших новшеств. Взять хотя бы погрузку леса, которого Свердловская дорога перевозит много и поэтому очень заинтересована в уплотненной загрузке полувагонов. Раздумывая над этой проблемой, старший весовщик станции Тавда А. В. Лобанов предложил грузить лес в полувагон не на высоту борта, а выше — загружать полувагоны, как тогда говорили, «с шапкой». Это позволило отправлять в каждом полувагоне леса больше, чем раньше, кубометров на 20. Только в 1955—1956 годах благодаря новшеству было высвобождено для дополнительной погрузки 125 тысяч вагонов. Позднее почин А. В. Лобанова вошел в технические условия погрузки лесоматериалов.

Электросварщик Г. П. Бессонов первым применил метод сварки пучком электродов, обучил этому несколько десятков коллег из депо Нижний Тагил, Гороблагодатская и других. В результате производительность труда электросварщиков возросла в 2,5 раза.

Диспетчеры Егоршинского отделения, коммунисты депутат Верховного Совета РСФСР Е. С. Бухарина и И. А. Першин впервые на дороге и в железнодорожной сети разработали и внедрили многократные грузовые операции. Коллективы Нижнетагильского, Надеждинского и Чусовского отделений творчески развили их опыт и перешли к многократному использованию целых маршрутов. Для сокращения порожнего пробега вагонов дежурный по Чусовскому отделению Г. А. Семенов предложил свою систему планирования подачи их под погрузку. Главным в его предложении было направление на станцию выгрузки такого подвижного состава, который после освобождения можно было бы тут же загрузить.

Машинисты депо Свердловск-Сортировочный и Свердловск-Пассажирский В. Е. Владыкин и И. В. Зыков были инициаторами увеличения межремонтных пробегов локомотивов.

На Свердловской давно уже пользуется доброй славой коллектив станции Смычка. Станция справляется с планом формирования поездов, слаженно работает с самым крупным своим клиентом — Нижнетагильским металлургическим комбинатом.

Известна станция Смычка и почином коммунистки этой станции инженера Е. В. Бесединой. Работая начальником производственно-технического отдела, она составила личный план борьбы за технический прогресс. Узнав об интересном почине Бесединой, такие же планы составили еще 15 инженеров и 7 техников станции: инженер О. Т. Акимова, главный инженер Ф. И. Терехин, маневровый диспетчер техник В. Е. Пачкуров, секретарь партбюро станции инженер Г. Е. Волошенко и другие.

Почин смычкинцев разошелся по дороге. Около 2000 инженеров и техников предприятий магистрали разработали и внедрили личные планы борьбы за технический прогресс.

Президиум Свердловского областного совета научно-технических обществ одобрил инициативу Е. В. Бесединой и работу научно-технического общества дороги по распространению ее опыта. В дальнейшем опыт разошелся по сети дорог страны, нашел последователей в других отраслях народного хозяйства.

В начале 60-х годов на дороге развернулось соревнование вагонников за отправление поездов с гарантийной путевкой до места расформирования. Зачинателями этого движения также явились коммунисты — мастера пункта технического осмотра депо Свердловск-Сортировочный Старков, Поспелов и Гор-

бунов. Они положили в основу новшества многогрупповой осмотр и ремонт вагонов, взаимную помощь бригад, усиление общественного контроля за качеством операций.

Инициаторов поддержали вагонники Тюмени, Смычки и других узлов. За первый же год соревнования была отправлена 21 тысяча поездов с гарантийными путевками, в следующем — 30,5 тысячи.

Свердловская железная дорога первая на сети полностью перешла на обслуживание новых локомотивов неприкрепленными бригадами, что является прямой заслугой партийных организаций локомотивных депо и движенческих коллективов отделений дороги. Введение и совершенствование этой системы позволило значительно поднять производительность локомотивов, удлинить тяговые плечи, сократить количество локомотивных депо.

В выступлении на XXIII съезде КПСС министр путей сообщения Б. П. Бещев отмечал, что новый рациональный метод эксплуатации локомотивов, в основу которого положено обращение их на участках большой протяженности с ликвидацией существовавшей ранее практики закрепления бригад за локомотивами, дал возможность поднять производительность электровозов и тепловозов примерно на 40 процентов.

Большие изменения произошли за эти годы в техническом оснащении и совершенствовании технологии станций, в первую очередь таких, как Пермь-Сортировочная, Свердловск-Сортировочный, Смычка, Серов-Сортировочный, Чусовская, Гороблагодатская, Шарташ, Тюмень, Егоршино. В этих переменах ведущую роль также играли партийные организации, коммунисты.

* * *

Уже упоминалось, что западная граница Свердловской дороги находится в Удмуртии с ее умеренным климатом, а восточная — в Сибири, под Омском. Около 950 километров отделяют и самую южную на дороге станцию Нижняя от самой северной станции Приобье на берегу Оби. В июне в Ивделе, Приобье, Сургуте и других станциях северных участков дороги длинный летний день сменяет белая ночь, а в середине зимы утро незаметно переходит в вечер. На таких огромных пространствах велики и климатические контрасты. Наибольшее воздействие на климат Урала оказывают воздушные массы, приходящие с запада, с Атлантического океана. Пройдя над огромными пространствами суши и потеряв в пути много влаги, они все же приносят на Урал основную часть осадков. В населенных пунктах на участке Калино — Луньевка дома заносит сне-

гом до крыш. На Чусовской дистанции бывают зимы, когда высота снежного покрова над головкой рельсов достигает пяти метров. Чусовские и кизеловские путейцы встречают зиму первыми, провожают последними и почти без выходных дней ведут борьбу с заносами.

Когда стихают метели и очищается небо, начинается уральская стужа — приходит холодный воздух из Арктики или с континентальных просторов Азиатского материка. Спиртовой столбик в термометрах опускается за 40°.

При таких холодах отказывает буксовое устройство вагонов, поезда идут на двойной тяге, затрудняются грузовые работы — нельзя использовать крановое хозяйство. Круглые сутки в стужу несут нелегкую вахту на перегонах путевые обходчики и выделенные в помощь им наиболее опытные путейцы, дефектоскописты, выявляя рельсы, лопнувшие от мороза.

А бывает, что метель и стужа действуют одновременно.

Поэтому своевременная и правильная подготовка хозяйства и людей к зиме — основа устойчивой работы дороги в зимнее время. Летом путейцы тщательно ремонтируют снегоуборочную технику и устройства для обдувки стрелок, до снега убирают все препятствия в местах работы снегоочистителей, вместе с движенцами составляют варианты графиков движения своей техники в зависимости от интенсивности метелей. Энергетики и связисты регулируют свое воздушное хозяйство с учетом натяжения проводов при низких температурах. Локомотивники принимают меры для защиты тяговых двигателей от попадания в них снега и неизбежного при этом нарушения изоляции. Вагонники готовятся к уходу за буксами в условиях низких температур.

В качестве примера организации работы в дни зимних холодов и заносов расскажем об опыте путейцев и движенцев Свердловска-Сортировочного. От устойчивой работы этой крупнейшей сортировочной станции зависит пропуск поездов по главному ходу и на северные отделения.

В первые послевоенные годы у дистанции пути, обслуживающей Свердловск-Сортировочный, имелись всего одна машина Гавриченко и пять снеговых поездов. Машина часто ломалась. Для пропуска каждого снегового поезда приходилось останавливать всю работу станции. Снег с междупутий убирали вручную лопатами. Вывозка одного кубометра снега со станции обходилась в 1 рубль 20 копеек.

В 60-х годах на дистанцию Свердловск-Сортировочный стали поступать более совершенные снегоуборочные машины ЦУМЗ, СМ-2, землеуборочная машина Балашенко. Правда, вначале машина ЦУМЗ не могла работать в районе стрелок: мешал

подрезной нож. Поступивший позднее снегоуборщик СМ-2 оказался совершеннее, но и у него имелся подрезной нож. Пришлось переделывать машины своими силами: снять подрезные ножи, укрепить ряд узлов. После этого машины стали беспрепятственно проходить по всем путям станции.

Затем для каждой машины была разработана своя технология. Например, ЦУМЗ стал убирать снег только с путей парка прибытия, парка формирования и парка отправления поездов в нечетной системе. Землеуборочная машина делает то же самое в четной. СМ-2 обрабатывает горку, подгорочные пути и горловины парков своего узла. При формировании снегоуборочного поезда с машиной СМ-2 в голову ставится локомотив, за ним — выгрузочный вагон, потом — промежуточные вагоны, а в самом хвосте — снегопогрузчик с питателем, обращенным в сторону горки.

Когда на роспуске поездов появляется пауза, путейцы спускают снегоуборочную машину с горки, локомотивом вперед, на очищаемый путь. За стрелочной горловиной включаются боковые щетки. Машина следует в таком положении за пределы башмакосбрасывателей. Если на пути оказываются ранее спущенные с горки одиночные вагоны, локомотив осаживает их в глубь парка, освобождая тем самым место работы. Таким образом междупутья в пределах тормозной позиции оказываются расчищенными.

После этого горочный маневровый диспетчер выбирает следующую удобную паузу в роспуске составов и дает экипажу СМ-2 команду двигаться в сторону горки. Экипаж включает питатели и приводит машину в движение, очищая путь и стрелки. По такому же принципу совмещается работа горок и уборка снега в парке формирования и отправления.

В парке прибытия движение вагонов одностороннее — только в сторону горки. Поэтому и снегоуборочная машина движется лишь вслед надвигаемому на горку составу, почти не отрываясь от него. Так же — по ходу движения — очищаются пути в парке отправления.

Чтобы еще больше сократить количество рейсов снегоуборочных машин по путям работающей сортировочной станции, путейцы, накопив опыт, применили технологию, при которой одна снегоуборочная машина очищает два парка одновременно.

По такой же технологии работает на очистке путей и землеуборочная машина Балашенко. В результате не стало непроизводительных простоев техники в ожидании свободных путей. Не прекращают работу горки, не отвлекаются на осаживание вагонов в подгорочном парке или для перестановки их с пути на путь горочные локомотивы.

НА НОВЫЕ РУБЕЖИ

Большие перемены произошли на дороге после технического переоснащения. К 1965 году была закончена реконструкция пути на всем главном ходу. От Чепцы до Свердловска работала электрическая тяга. От Свердловска до Называевской поезда везли тепловозы ТЭ-3 и ТЭП-60. На многих станциях были удлинены пути, увеличилось их количество. На направлении Свердловск — Называевская, где профиль пути равнинный, пассажирским поездам была заложена скорость 120 километров в час.

Новую технику получили сортировочные и грузовые станции, локомотивные и вагонные депо, хозяйства пути, связи, энергетики.

И это не могло не отразиться на уровне перевозок. Они выросли неизмеримо, хотя локомотивный парк был сокращен на 200 единиц. На одну треть увеличилась участковая скорость поездов, на 315 тонн поднялся вес составов.

С приходом новой техники усилилась тяга железнодорожников к знаниям. Каждый четвертый работник дороги учился в вечерней школе, техникуме или заочном вузе. За семилетие на дороге появилось 2,5 тысячи новых инженеров и техников.

Более высокая техническая подготовка людей, новая техника и технология изменили характер творчества железнодорожников. Пересматривались не только отдельные операции, но решались и крупные проблемы. На предприятиях стали создаваться общественные конструкторские, технологические или экономические бюро. За короткий период они разработали и внедрили около 4 тысяч крупных предложений и проектов, направленных на ускорение и увеличение перевозок. Получили широкое распространение такие новшества, как централизованный завоз и вывоз грузов по примеру станции Свердловск-Товарный, работа по единой технологии при общей норме простоя вагонов по примеру станции Гороблагодатская и Кушвинского металлургического завода, диспетчерское руководство переработкой составов по примеру станций Смычка и Свердловск-Сортировочный, соревнование за высокую производительность локомотивов в тонно-километрах по примеру локомотивных бригад Ишима и Тюмени и многое другое.

Однако задачи, стоявшие перед коллективом дороги в борь-

бе за выполнение государственного плана перевозок, показывали, что этого мало. Решением частных проблем нельзя получить от новой техники все, что она может дать. Старая технология работы депо, дистанций пути и связи мешала поиску новых резервов. Учитывая это, партийные организации взялись за внедрение во все звенья производства научной организации труда.

Возьмем в качестве примера станцию Пермь II. На несколько километров растянулись ее пути по берегу Камы. На них 8 грузовых участков, 150 фронтов погрузки и выгрузки, требующих своевременной подачи и уборки вагонов, работают 8 локомотивов. Попробуйте на месте маневрового диспетчера запомнить все, правильно определить начало и конец каждой операции, увязать их взаимно!

Чтобы помочь делу, на Перми II кроме маневрового диспетчера ввели еще должность сменного помощника начальника станции. По замыслу он должен был планировать работу станции. Но и он не мог разобраться в столь большом объеме работы и больше стоял за спиной диспетчера, давая ему «волевые» решения, которые часто не вязались ни с возможностями станции, ни с действительной обстановкой на тот момент. В 1963 году средний простой местных вагонов на Перми II составил 53 часа.

По-старинному работали станции Бахаревка, Кунгур, Осенцы и другие. Не было точного плана обмена вагонами с клиентурой, не было графика движения передаточных поездов по участкам отделения, не было возможности собрать и передать информацию об этом, так как и связь станций с отделениями оставалась несовершенной, а с клиентурой ее часто вовсе не существовало.

И вот по инициативе партийных организаций на предприятиях Пермского отделения стали создавать из инженеров, техников и передовиков производства творческие группы по внедрению НОТ. В штабе отделения такую группу образовали М. К. Скумбин — начальник отделения, Т. М. Шнейдер — главный инженер, Б. В. Ряшко — начальник отдела движения, И. В. Харланович — его заместитель, инженеры З. Н. Дидин, Л. В. Назарова, В. А. Парфенов и ряд других инициативных и способных командиров. На крупных станциях вроде Перми II, Бахаревки, Кунгура и других внедрили диспетчерское руководство при твердом графике развоза вагонов по фронтам грузовых операций уборки. Разработали первый на дороге график движения внутриузловых и участковых передач, согласованный с расписанием транзитных поездов. График связал в единое целое технологию всех 16 основных грузовых станций узла.

Прогрессивная организация производственного процесса была перенесена также на пункт технического осмотра вагонов при станции Пермь-Сортировочная (начальник вагонного отдела отделения И. Ф. Кононович) и в Пермское локомотивное депо (начальник депо М. Е. Дзадзамия).

На занятиях школ передового опыта пермскую систему эксплуатационной работы в узле и на отделении сравнивали с часами, где вращение всех маленьких шестеренок связано с главной.

Чтобы «часы» шли хорошо, потребовалась более высокая точность в выполнении каждым железнодорожником, бригадой, сменой заданной операции. Здесь помогли разъяснительная работа партийных организаций, социалистическое соревнование, учеба кадров.

Научная организация труда помогла коллективу отделения значительно увеличить производительность труда. Улучшилось использование вагонов. Еще больше возросли вес и скорость поездов. Не будь этих перемен, кадровикам для выполнения плана перевозок пришлось бы набрать в штат отделения еще около 3 тысяч человек.

Произошли перемены и на Перми II. После перестройки там не стало сменного помощника начальника станции с его «волевыми» указаниями. Работает теперь только маневровый диспетчер. А простои вагонов резко пошли вниз.

Однако к 1968 году стало ясно, что и этот резерв подходит к концу. И тогда родилась идея научного анализа производства для выравнивания мощностей.

Дело в том, что при проектировании предприятий не всегда выдерживается принцип абсолютного равенства возможностей технологических звеньев (оборудования, участков, отделений). Еще больше эта гармония нарушается при эксплуатации, так как в соответствии с растущими планами и меняющейся технологией что-нибудь добавляется, совершенствуется, заменяется, а что-то остается по-старому.

Допустим, в ремонтном цехе депо имеется 10 станков, последовательно участвующих в обработке деталей для локомотива. Первый станок способен пропустить 8 деталей за час, второй — 9, третий — 5, остальные, более поздней модификации,— по 15. В результате, хотя 9 станков из 10 имеют большую производительность, цех не поднимается выше производительности третьего станка. Пример мы привели упрощенный. Железнодорожное хозяйство огромно, многообразно, и практика его эксплуатации выдвигает задачи куда сложнее.

Вот как было, например, на станции Пермь-Сортировочная. Когда перевозки достигли определенного уровня, станция

стала держать поезда на подходе. Какой главный участок сортировочной станции? Горка. И на всех собраниях, на всех совещаниях, посвященных создавшейся ситуации, стали говорить, что горка не справляется с переработкой вагонопотока.

Пытаясь отыскать резервы, инженеры не раз пересматривали технологию ее работы, применили переменные скорости надвига составов на горку, усилили замедлители, освещение, установили дополнительные башмакосбрасыватели, обучили башмачников прицельному торможению. Сделали многое. Но станция продолжала держать поезда у входного светофора!

К этому времени творческие группы станции и отделенческая лаборатория научной организации труда начали анализ мощностей технологических звеньев. И выяснилось, что держит все дело не горка, а... смотровая канава на пункте технического осмотра локомотивов. Она, как третий станок в нашем примере, являлась самым «узким» местом всего технологического процесса.

Построили вторую, технически более оснащенную смотровую канаву — восстановилась бесперебойная выдача локомотивов под готовые составы, улучшился вывоз, и станция возобновила прием поездов с ходу.

Другой пример. Вагонники Перми-Сортировочной не успевали обрабатывать поезда в транзитном парке. Выход казался один: надо строить дополнительные пути для прибывающих составов, увеличить штат осмотрщиков и ремонтников, сократить стоянку транзитных поездов под осмотром. Научный анализ производства подсказал другое решение: перенести осмотр определенной группы нечетных транзитных поездов в Кунгур и определенной группы четных — в Верещагино, и дело обошлось без крупных капитальных вложений.

Таких примеров можно привести много. Выравнивание мощностей помогло коллективам депо станций, дистанций пути и связи и штабу отделения дороги выйти на новые рубежи. Основные фонды отделения за восьмую пятилетку, когда проводилась эта работа, увеличились только на 5 процентов, но фондоотдача возросла на 31 процент, объем перевозок — на 36 процентов, а контингент работающих сократился на 818 человек.

Составив новый такой план выравнивания мощностей, пермяки успешно справились с заданиями девятой пятилетки. А пермская организация эксплуатационной работы послужила базой для перевода управления перевозками на электронную технику.

Научная организация труда и творческие поиски более совершенной организации перевозок характерны для всех коллек-

тивов дороги. Много хорошего внедрили на переработке поездов, например, движенцы станций Смычка и Серов-Сортировочный. Рабочие и инженеры станции Свердловск-Сортировочный первыми на дороге и сети применили диспетчеризацию переработки составов. Опыт этого коллектива не раз приезжали изучать инженеры и командиры других сортировочных станций Советского Союза. Действуя теми же методами механизации и автоматизации производства, повышая производительность отстающих звеньев и участков, движенцы Свердловска-Сортировочного из года в год, из пятилетки в пятилетку увеличивают объем переработки вагонопотоков.

Построенная в 30-х годах за несколько километров от Свердловска, эта станция вначале выполняла небольшую работу. В наше же время с ее сортировочных горок, имеющих каждая по два горба и два пути надвига, вагоны катятся непрерывно. Обмен вагонопотоками между европейской частью страны, Средним Уралом, Сибирью и Дальним Востоком огромен. У непривычного человека, который посидит рядом с горочным оператором Свердловска-Сортировочного час-другой, от непрерывного мелькания вагонов за окнами закружится голова. Матери-Родине есть что везти и есть на чем везти!

Однако огромный прирост перевозок в последние годы все острее и острее ставил перед железнодорожниками Свердловской магистрали, как и других дорог Советского Союза, еще одну проблему — проблему управления! На горках Свердловска-Сортировочного трудно не только новичку. Еще лет десять назад станционному и маневровому диспетчерам невозможно стало охватить умом весь объем работы: какие составы распустить и сформировать первыми, как рациональнее спланировать очередность отправления их со станции, как без ошибок подвязать к ним локомотивы? Поезда, конечно, не оставались на станции, уходили. Но, действуя по интуиции, трудно было избавиться от ненужной задержки какого-то количества вагонов, от несогласованности в подводе локомотивов и от других технологических потерь и ошибок.

Выход подсказала наука. На одной из сетевых школ по изучению новых методов эксплуатационной работы в узле и на отделении видный теоретик в области движения доктор технических наук К. А. Бернгард — к слову сказать, когда-то начинавший свою трудовую деятельность на станции Свердловск-Сортировочный,— заключил обсуждение этого вопроса такими словами: «Единый ритм поездной и грузовой работы, взаимная обусловленность технологических процессов предприятий узла и отделения в целом, а также управляемая графиком движения поездов точность соблюдения намеченных сроков — все это поз-

воляет теперь применить математический метод управления, дать диспетчеру участка и станции такого могучего помощника, как электронно-счетная машина!»

В 1964 году в Свердловске смонтировали первую такую машину. Это было громоздкое сооружение на электронных лампах, как теперь говорят, «первого поколения». Разноцветные лампы мигали, и машина очень нравилась корреспондентам. Но работала она ненадежно, сильно нагревалась и требовала частых остановок на ремонт и профилактику.

Однако и при этих условиях в 1964 году в Свердловске впервые на сети дорог электронная машина составила план работы сортировочной станции на предстоящие шесть часов.

Начинал организовывать вычислительный центр (тогда — лаборатория вычислительной техники) инженер В. И. Мокшанцев. Потом там стали работать И. В. Харланович, Н. В. Прокопеня, Б. Н. Филимонов, В. Я. Вайнштейн. Постоянное внимание развитию вычислительного центра уделял первый заместитель начальника дороги С. Н. Варгин. Инженеры построили аппаратуру для введения в электронно-вычислительную машину информации о поездном положении, разработали методику составления оперативных планов, время подхода поездов, очередность их роспуска, поездообразование, выдачу локомотивов из депо и время отправления готовых составов.

Чтобы представить объем работы, возложенный на электронный мозг, расскажем хотя бы о планировании поездообразования. Для расчета только этой части оперативного плана требуется через каждые 6 часов выполнять 45 тысяч счетных операций! Не будь электронной машины — 34 человека, вооруженных настольными клавишными машинами, должны были бы работать не поднимая головы круглые сутки, без перерыва.

Накопив опыт, Свердловский вычислительный центр, который стал называться дорожным, в 1967 году начал составлять оперативные планы также для станции Пермь-Сортировочная, а теперь готовит их и для других станций.

Электронные планы пока еще нельзя считать идеальными, но они все же помогли работникам станций добиться некоторого ускорения переработки вагонов, на 5—6 процентов поднять производительность горок. При дальнейшем укреплении организации и дисциплины в движении поездов, совершенствовании методики составления планов и расширении полигона сбора информации качество планов будет повышаться. Но и сейчас электронные машины помогают работникам станций ускорять переработку составов, повышают производительность горок.

Из других задач, решенных с помощью вычислительного центра, следует назвать учет простоя вагонов на подъездных путях предприятий черной и цветной металлургии. Кто еще, кроме электронной машины, сделает это быстрее и лучше, если дорога обслуживает больше тысячи промышленных и сельскохозяйственных предприятий трех экономически развитых областей Урала и Сибири?

Вот что выявил электронный контроль, например, на Среднеуральском медеплавильном заводе, где норма простоя не выполнялась длительное время, а руководители предприятия были убеждены, что лучшего добиться невозможно: «Не хватает локомотивов. Мало грузчиков». Проанализировав данные за последнюю декаду, машина установила, что только 7 процентов вагонов завод возвратил станции Ревда в течение суток (по норме надо было управиться за 20,7 часа). 44,2 процента — через одни-двое суток. 24,4 процента вагонов находились на заводских путях от двух до пяти суток. 4 процента — от пяти до десяти суток. 59 вагонов простояли на заводских путях от одного до двух месяцев. Работники транспортного цеха завода забыли о них! Можно ли всю эту неразбериху и безответственность объяснить недостатком локомотивов и грузчиков?

Вот уже несколько лет электронная машина выдает сменно-суточные планы работы дороги, месячные планы перевозок, выполняет тяговые расчеты, расчеты кривых участков пути. В последние годы ей переданы также обработка маршрутных листов машинистов, составление банковской и финансовой отчетности грузовых станций дороги, комплектация контейнеров по направлениям, анализ исполненного графика движения поездов, учет материалов и запасных частей в службе материально-технического обеспечения дороги.

Более сотни практических задач решает сегодня дорожный вычислительный центр, повышая эффективность перевозочного процесса и снижая его себестоимость. За время существования центра изменилось и его техническое оснащение. Вместо примитивной машины «Урал-2» в нем смонтированы и надежно работают круглые сутки три компактные установки на полупроводниках типа «Урал-14». В огромном зале приема информации круглые сутки стучат телетайпы, которые автоматически заносят на перфоленту данные о работе сортировочных станций, узлов и направлений. За сутки вычислительный центр принимает около 14,5 миллиона десятичных знаков входной информации, охватывающей 380 предприятий, организаций и подразделений дороги.

Сейчас получена и смонтирована новая производительная машина ЕС-10-22 третьего поколения. Рядом с управлением

дороги строится новое девятиэтажное здание вычислительного центра. Однако все сделанное — только начало использования электронных машин в управлении перевозками.

Некоторые называют вычислительные машины электронным мозгом. Но у этого «мозга» собственных мыслей не больше, чем у арифмометра. Электронная машина с ее невиданной скоростью счета сильна творческой мыслью инженера и ученого. Она требует этой мысли. И специалисты дороги, используя достижения науки и опыт передовиков, будут и дальше питать ее новыми задачами, творческим поиском.

* * *

Обычная картина: на всей скорости следует грузовой поезд. Рельсы плавно огибают горы, заросшие лесом, стремительно пересекают реки и овраги. Машинист и помощник привычно перебрасываются словами:

— Зеленый.

— Вижу зеленый.

— Впереди переезд.

— Вижу переезд.

Время от времени они поглядывают из окон локомотива назад: в порядке ли состав? Не прихватили ли в каком вагоне тормоза? Не задымила ли где букса?

Современные составы имеют километровую длину. Из кабины электровоза можно рассмотреть далеко не все колеса. Остальные тонут в клубах пыли или снега, поднятых движением.

Поезд, о котором рассказываем здесь, тоже шел легко. Прибор, замерявший ток, потребляемый из контактной сети, показывал норму. Вагоны дружно перестукивались на стыках. И помощник спокойно сообщал от своего окна:

— С левой стороны состав в порядке.

Машинист отвечал:

— С правой тоже.

И все же выходной сигнал на станции Кузино, которую поезд должен был проследовать без остановки, вдруг оказался красным. Едва поезд остановился, к седьмому вагону с головы бросились слесари пункта технического осмотра. Помощник машиниста побежал узнать, что случилось. Вернувшись, сказал машинисту:

— ПОНАБ!

Сейчас машинистам Свердловской уже не нужно объяснять, что он имел в виду прибор автоматического обнаружения греющихся букс на расстоянии. Установленный перед станцией Кузино, он не только «поймал» в мчавшемся составе неисправную буксу, которую, пока она не задымит или не загорится

огнем, невозможно обнаружить визуально из окна электровоза, но и немедленно сообщил об этом на пункт технического осмотра, не забыв указать номер оси в составе и перекрыть выходной сигнал.

Описанный случай не единичный. Как ни совершенствуют вагонники подготовку подвижного состава к проследованию по сегодняшним длинным гарантийным участкам, но факты нагрева букс в пути все еще бывают. Кроме машиниста и помощника, на современном поезде никого нет. Кто же предотвратит беду? ПОНАБы. За последние три года эти устройства выявили в движущихся составах тысячи нагревшихся букс.

Автор ПОНАБа — научный сотрудник Уральского отделения ЦНИИ МПС, инженер-вагонник кандидат технических наук П. С. Шайдуров.

Сейчас на дороге работает уже более 60 этих умных приборов. Охотно начали ставить их у себя соседи Свердловской — вагонники Южно-Уральской и Западно-Сибирской дорог. Промышленность осваивает серийное производство ПОНАБов. В ближайшие годы они разойдутся по всей стране.

Но это не единственный пример помощи ученых работникам дороги. Лаборатория металла Уральского отделения ЦНИИ МПС участвовала в разработке технологии проката и закалки двадцатипятиметровых рельсов Нижнетагильского металлургического комбината. Душой этого дела в ЦНИИ был кандидат технических наук М. С. Михалев. Рельсам присвоен Знак качества.

Лаборатория эксплуатации и ремонта электровозов много сделала для повышения надежности локомотивов, в том числе для защиты тяговых двигателей от попадания снега и возникновения кругового огня.

За последние годы на Свердловской дороге внедрено в производство 179 технических, технологических и организационных новшеств, предложенных учеными Уральского отделения ЦНИИ МПС.

Неплохо помогают инженерам и новаторам дороги и научные кадры учебного Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта. В частности, сотрудники кафедры электрических машин в содружестве с работниками дороги и свердловского завода Уралэлектротяжмаш создали тяговый трансформатор с бесконтактным автоматическим регулированием напряжения. Трансформатор стабилизирует напряжение в контактной сети, создает наиболее выгодный режим работы системы энергоснабжения и электровозов, позволяет внедрить автоматизированную дистанционную систему управления тяговыми подстанциями.



Вручение ордена Ленина коллективу дороги

Управление Свердловской железной дороги

Новый вокзал в Тюмени



Восьмичасовое «окно». Капитальный ремонт пути у станции Шувакиш

Ветеран депо Свердловск - Пассажирский, член Свердловского обкома КПСС, машиинст А. И. Абакумов, машинист Г. Н. Зобов и дежурный по депо Г. М. Газизов



В железиодорожиой музыкальной школе



Детская железная дорога в Свердловске



Фирменный поезд «Урал»



Экскурсия учеников железнодорожной школы в Тобольскую дистанцию связи

Проводницы поезда «Урал» с маленькими пассажирами



Бывший управляющий трестом Свердловсктрансстрой Г. Ф. Лисненко



Плотник строительно-монтажного поезда № 522 П. Е. Качалов

Дома железнодорожников в Свердловске



Выступает самодеятельность свердловского Дворца культуры железнодорожников

На границе Европы и Азии





По родному Уралу

Выходной день

ЗДРАВСТВУЙ СУРГУТ!



Этапы большого пути строителей иа Тюменский Север

С этого начинается любая дорога





Путеукладчик на перегоне


СССР
1922
1972
ПЯТЬДЕСЯТ

Начальник управления Тюменьстройпуть Герой Социалистического Труда Д. И. Коротчаев



Здесь пройдет железная дорога

Так начиналась станция Ульт-Ягун

Мелькают леса и озера



Кафедра механики грунтов, оснований и фундаментов вместе со службой пути исследовала деформацию земляного полотна на направлениях Пермь — Свердловск, Левшино — Кизел, Ивдель — Сергино, Кушва — Серов и на других участках. Рекомендации, разработанные учеными в результате этих исследований, помогают эксплуатационникам в практической работе.

Кафедра эксплуатации железных дорог вместе с инженерами управления дороги разработала более совершенный план организации грузовых операций на участках (с созданием опорных станций). После внедрения его на дороге закрыто для грузовых операций 50 малодеятельных станций.

Коллектив кафедры технологии металлов совместно с путейцами дороги создал для рельсошлифовальных поездов более прогрессивную технологию устранения волнообразного износа поверхности качения рельсов. Новая технология принята уже на 18 других дорогах страны. В разработке научных тем, помогающих дороге эффективнее использовать оборудование и улучшать экономические показатели, активно участвовали научные сотрудники УЭМИИТа кандидаты технических наук А. М. Дядьков, И. Г. Левин, А. А. Павлов, В. М. Чижевский и другие.

Стремясь направить творческие усилия ученых и инженеров на решение наиболее важных задач, институты и управление дороги с участием служб составляют совместные планы работы на каждый год и пятилетку.

Дружеская рука ученых помогает специалистам дороги быть в курсе последних научных достижений.

Свердловская и Горьковская железные дороги с 1 июля 1966 года были первыми на сети дорог переведены на новые условия планирования и экономического стимулирования. Коллектив магистрали начал готовиться к этому событию еще в 1965 году. На дороге был проведен массовый смотр экономических и трудовых резервов предприятий, в котором участвовало около пяти тысяч инженерно-технических работников и новаторов производства. В ходе смотра от железнодорожников поступило 5,4 тысячи предложений, направленных на снижение эксплуатационных расходов, экономию материалов, запасных частей, топлива и электроэнергии.

Особое внимание уделялось поиску путей дальнейшего повышения производительности труда и экономии заработной платы. Глубокому анализу подверглось использование основных производственных фондов, на 35 миллионов рублей было выявлено слабозагруженных или вовсе ненужных в хозяйстве станков, агрегатов и другого оборудования.

Управление дороги и дорожный комитет профсоюза перевели на новые условия 124 из имеющихся на дороге 158 хозрасчет-

ных предприятий. Экономическая реформа внесла существенные изменения в практику планирования, экономического стимулирования, материального поощрения, финансирования и кредитования. Планы стали утверждаться по меньшему числу показателей. Это расширяло хозяйственную самостоятельность подразделений и вместе с тем поднимало ответственность руководителей за результаты деятельности. Плановые и хозрасчетные показатели для большинства предприятий стали одинаковыми, что упростило хозрасчет. Для многих подразделений были установлены всего один-два хозрасчетных измерителя. Многим линейным предприятиям — дистанциям пути, участкам энергоснабжения, дистанциям сигнализации и связи и другим — были установлены объемные измерители работы, в частности тоннокилометры брутто.

После перехода на новые условия планирования и экономического стимулирования хозяйственные и общественные организации дороги развернули широкую работу по повышению эффективности производства, увеличению экономической отдачи от использования основных производственных фондов и капитальных вложений. Руководители и коллективы предприятий усилили поиски путей снижения эксплуатационных расходов, развернули постоянную борьбу за увеличение доходов, прибылей и рост рентабельности.

За работой дороги в условиях хозяйственной реформы внимательно следили областные, городские и районные комитеты партии, партийные организации предприятий. Особенно большую помощь партийные органы оказали в практическом решении задач, связанных с развитием транспортного хозяйства промышленных предприятий, снабженческих, сбытовых и других организаций.

Творчески подошли к перестройке экономики работники финансовой службы дороги (начальник службы И. В. Петрухновский, заместитель начальника службы Л. Н. Славников), планового отдела (начальник А. Н. Кузнецов), финансового отдела Пермского отделения (начальник отдела Б. И. Куликов), а также бухгалтеры и плановики большинства других линейных предприятий. На опыте экономистов Свердловской Министерство путей сообщения организовало сетевую школу передового опыта, которая помогла успешному проведению реформы на других дорогах страны.

Экономическая перестройка изменила и условия социалистического соревнования железнодорожников, так как у администрации и профсоюзных комитетов больше стало возможностей для материального стимулирования результатов труда коллективов и отдельных рабочих. За счет отчисления от прибыли

дорожный фонд материального поощрения стал больше, чем до реформы, на 6 миллионов рублей. Фонд социально-культурных мероприятий и жилищного строительства увеличился до двух с лишним миллионов. В заработной плате у всех категорий работников дороги увеличился удельный вес премий. Только в третьем квартале 1966 года их было выплачено на 3,5 миллиона рублей, тогда как за весь 1965 год премий было начислено лишь на 2,6 миллиона рублей. На 5,2 процента возросла среднемесячная зарплата работников, занятых в основной деятельности.

Экономическая пропаганда и учеба железнодорожников нашли свое отражение и в обязательствах соревнующихся. Теперь там на первый план стали выдвигаться качественные показатели в работе предприятий и отдельных железнодорожников: экономия топлива, электроэнергии, материалов, лучшее использование подвижного состава и оборудования. На всех отделениях и линейных предприятиях дороги были разработаны организационно-технические планы нового повышения производительности труда, рентабельности и эффективности использования основных производственных фондов.

Следует отметить, что в процессе внедрения новых методов хозяйствования на первых порах проявились и отрицательные стороны. Так, на некоторых предприятиях рост производительности труда стал отставать от роста зарплаты. После внимательного анализа дел на таких предприятиях были приняты меры для улучшения использования подвижного состава, ликвидирован излишек штата, сокращены сверхурочные работы, простои. И положение выправилось. Всего же с начала реформы благодаря наведению порядка в организации труда и технологии работы предприятий на дороге было сокращено 1087 работников, хотя дорога выполняла непрерывно растущий объем перевозок. В процессе наведения такого порядка на станциях, в депо, дистанциях пути, связи и на энергоучастках было разработано и внедрено свыше 50 новых технологических процессов.

Как всегда, неиссякаемым источником совершенствования производства явилось рационализаторское движение. После экономической перестройки оно приобрело еще более массовый характер. Только за 1966 год рационализаторы и изобретатели внесли более 10 тысяч предложений. 93 процента их были внедрены. Государство получило от этого около 3 миллионов рублей экономии.

Большое внимание стало уделяться и распространению передового опыта. С этой целью партийные и профсоюзные организации широко использовали печать, радио, создавали на рабочем месте школы передового опыта. За полтора года, прошед-

ших с начала реформы, на предприятиях дороги состоялось 380 таких школ. Кроме того, было проведено 240 технико-экономических конференций, прочитано 13 тысяч лекций.

Партийные, профсоюзные и хозяйственные организации Свердловской дороги бережно поддерживали все лучшее, передовое, что рождалось и на других дорогах сети. В частности, на Урале нашел широкую поддержку опыт Приволжской дороги по высвобождению вагонов для дополнительной погрузки. Рабочие и командиры станции Свердловск-Пассажирский в содружестве с работниками транспортного цеха Уральского завода тяжелого машиностроения взяли обязательство за счет увеличения статической нагрузки на ось вагона и снижения простоя высвободить в честь 50-летия Советской власти для сверхплановой погрузки 10 тысяч вагонов и выполнили его.

На Нижнетагильском, Серовском и Пермском отделениях развернулось соревнование железнодорожников и работников транспортных цехов промышленных предприятий за погрузку сверхплановой продукции без увеличения вагонного парка. Их опыт получил распространение на других предприятиях.

В результате широко развернувшегося на дороге соревнования и внедрения передовых приемов грузовой и движенческой работы коллектив Свердловской дороги высвобождал ежесуточно для дополнительной погрузки по 5280 вагонов (в двухосном исчислении) вместо 1300 по ранее принятым обязательствам. За 1967 год — первый год после реформы — дорога перевезла сверх установленного задания 1,5 миллиона тонн груза. Производительность труда при этом возросла на 7,1 процента, себестоимость перевозок снизилась на 5,1 процента. Задание по уровню рентабельности было выполнено на 106,5 процента. Сверхплановая прибыль составила 7,5 миллиона рублей.

За успехи, достигнутые в социалистическом соревновании, за перевыполнение плана перевозок народнохозяйственных грузов, внедрение новой техники, прогрессивной технологии и улучшение технико-экономических показателей в работе коллектив Свердловской дороги к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции был награжден орденом Ленина и получил Памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Всего же предприятия дороги за год работы в условиях экономической реформы завоевали 53 переходящих Красных знамени. 350 железнодорожников были удостоены звания «Лучший по профессии». Более тысячи человек награждены знаком «Отличник социалистического соревнования железнодорожного транспорта», 42 предприятия, 1780 цехов и бригад стали называться коммунистическими.

ТРУД ПО-УРАЛЬСКИ

Многообразна творческая жизнь рабочих, инженеров, техников и служащих Свердловской дороги, огромен объем перевозок. Невозможно рассказать о всех событиях, волновавших коллективы ее предприятий и всей дороги в целом. Но во все годы — и в трудные военные, и в мирные после войны — труд каждого рабочего в отдельности и коллектива дороги в целом отличает одна главная особенность: перевыполнение плана.

В каком объеме ни разворачивались строительство и реконструкция, какие ни бушевали зимние метели, но дорога успешно завершала план каждой пятилетки, значительно опережала намеченный уровень перевозок.

Чтобы не утомлять читателя обилием цифр, начнем с пятой пятилетки. Дорога перекрыла все намеченные показатели, погрузила 500 тысяч вагонов сверх плана, на 21,5 процента снизила себестоимость перевозок. За высокие успехи в труде 2346 железнодорожников были отмечены правительственными наградами. В шестой пятилетке был сделан новый шаг вперед.

Дорога погрузила 12,1 миллиона тонн народнохозяйственных грузов сверх плана. Объем перевозок возрос на 55 процентов, себестоимость снизилась на 19,1 процента, было получено 10 миллионов рублей сверхплановой прибыли.

За самоотверженный труд в шестой пятилетке была награждена еще одна большая группа железнодорожников. Машинисту депо Егоршино Г. Ф. Гергину, машинисту депо Пермь II Г. Г. Завьялову, машинисту депо Тюмень В. Ф. Соснину, машинисту депо Чусовская В. Е. Орехову, дежурному по Серовскому отделению И. А. Кротову, составителю поездов со станции Свердловск-Сортировочный В. Ф. Ручкину было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

Среди удостоенных самого высокого в нашей стране отличия был и начальник дороги В. П. Егоров. В 1926 году он начал свой трудовой путь слесарем. Работал помощником машиниста, машинистом паровоза, заместителем начальника станции, старшим инженером и на других ответственных постах. Закончив в 1937 году Военно-транспортную академию, в возрасте 29 лет был назначен начальником Северо-Донецкой дороги. Затем занимал ряд ответственных должностей в Наркомате путей сообщения. В годы Великой Отечественной войны, будучи за-

местителем народного комиссара путей сообщения, являлся уполномоченным НКПС и членом Военного совета Юго-Западного фронта, начальником прифронтовых дорог. Был тяжело ранен. С октября 1945 года возглавлял Урало-Сибирский округ железных дорог. После ликвидации округа В. П. Егоров семнадцать лет, с 1956 по 1972 год был начальником Свердловской дороги. При нем и произошли основная часть технического переоснащения дороги и перестройка технологии ее работы, о которых мы здесь рассказали. А принял от В. П. Егорова эстафету после его ухода на пенсию В. Ф. Соснин. Еще девятнадцатилетним парнем водил он в войну воинские эшелоны. С тех пор закончил два высших учебных заведения, набрался опыта на хозяйственной и партийной работе, стал начальником Свердловской железной дороги. Сейчас В. Ф. Соснин — заместитель министра путей сообщения.

Но вернемся к итогам пятилеток.

За период с 1959 по 1965 год при выполнении всех заданий семилетия грузооборот на дороге вырос еще на 66 процентов. Сверх плана было погружено 12 с лишним миллионов тонн топлива, металла, руды, леса и других важнейших грузов. Производительность труда выросла на 58 процентов. Себестоимость перевозок снизилась на 24 процента. За счет улучшения качества работы дорога дала государству 40 миллионов рублей сверхплановой прибыли.

За успехи в выполнении семилетнего плана удостоены правительственных наград 818 работников дороги. Машинисту Пермского локомотивного депо М. Т. Балуеву и мастеру вагонного депо Свердловск-Сортировочный В. И. Данилову присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Еще выше поднялась трудовая активность работников дороги в период подготовки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. На магистрали развернулось соревнование за повышение пропускной способности участков и эффективное использование мощностей и технических средств станций. Начало этому движению положила смена диспетчеров Свердловского отделения, возглавляемая Г. С. Мясоедовым. Она взяла небывало высокие обязательства по дополнительному пропуску поездов, обратив особое внимание на создание лучших условий работы для локомотивных бригад. Инициативу свердловчан подхватили диспетчеры Пермского, Нижнетагильского, Егоршинского, Тюменского отделений.

Следуя почину ткачихи М. С. Иванниковой с Московской хлопчатобумажной фабрики имени М. В. Фрунзе, железнодорожники Свердловской соревновались не только за количественные показатели, но и за создание ленинского фонда экономии

материальных ресурсов. Только на Тюменском отделении в нем участвовало 400 машинистов, 340 токарей, слесарей, плотников и рабочих других специальностей. Депутат Верховного Совета СССР тюменский машинист Г. А. Кичин обратился ко всем локомотивным бригадам депо с призывом бережно расходовать каждый грамм горючего, с тем чтобы в дни празднования ленинского юбилея водить составы на сэкономленном топливе.

Движенцы Перми-Сортировочной, выполняя обязательства 1969 года, достигли самого низкого простоя вагонов среди сортировочных станций сети.

Больших успехов добилась комсомольско-молодежная смена диспетчера А. И. Бажутина на станции Серов-Сортировочный, которая сократила простой транзитных вагонов с переработкой на 18 минут против нормы.

Тогда же, в конце восьмой пятилетки, завершили свой план автоматизации станций и разъездов комсомольцы Серовской дистанции связи во главе со своим секретарем Георгием Вндякиным (ныне начальник Свердловского отделения). Начали они еще в шестьдесят первом. Материалы доставали где могли. Многие устройства автоматики делали сами. Первыми перевели на электрическую централизацию разъезд Поперечный. За ним — Актай и Коптяки. После этого комсомольцев поддержал весь коллектив. Оборудование стало поступать в плановом порядке.

Шли годы. Зачинатели накапливали опыт. Состав комсомольской организации менялся. Но приходившие на дистанцию молодые связисты продолжали начатое их старшими товарищами. Каждый год с одного-двух промежуточных пунктов уходили стрелочники, на станции или разъезде оставался в единственном числе дежурный, который готовил маршруты поездам простым нажатием кнопок. К концу восьмой пятилетки все станции и разъезды от Верхотурья до Карпинска работали на автоматике.

Труженики Нижнетагильского отделения, внедряя новую технику и прогрессивную технологию, на 106 дней раньше срока завершили четырехлетний план перевозок груза. Значительно перевыполнили социалистические обязательства рабочие и инженеры вагонного депо Смычка, локомотивного депо Свердловск-Пассажирский, Серовской дистанции сигнализации и связи, Егоршинского участка энергоснабжения, Баженовской дистанции пути, станции Серов. Все эти коллективы были награждены Почетными юбилейными грамотами.

В восьмой пятилетке прирост перевозок составил 30 процентов. Сверх плана дорога погрузила около семи миллионов тонн груза. Объем перевозок (в тонно-километрах) увеличился на

28,7 процента. Пятилетнее задание по грузообороту и объему перевозок было завершено к 7 ноября 1970 года.

По итогам этой пятилетки 1141 работник Свердловской был награжден орденами и медалями, а составитель поездов со станции Пермь II В. А. Павлов и машинист Тюменского депо Г. А. Кичин удостоены звания Героя Социалистического Труда.

ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР, ВЦСПС за достижение высоких показателей в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина наградили коллектив Свердловской железной дороги Ленинской юбилейной Почетной грамотой.

* * *

Девятая пятилетка тоже была богата новшествами и победами, рожденными творческим трудом рабочих и инженеров дороги. Уже упоминалось, что прирост перевозок за пятилетку составил 20—25 процентов. Графики участковых диспетчеров почернели от множества «ниток». Ряду станций и перегонов Свердловского и Пермского отделений не стало хватать пропускной способности. И тогда движенцы Свердловского отделения обратились к опыту стыкования поездов на Львовской и Приволжской дорогах. Диспетчеры Г. М. Шилов, С. И. Гусев, А. А. Коржев, узловой диспетчер З. С. Сергеев и другие в содружестве с машинистами тоже начали пропускать по одной нитке графика два состава сразу, предварительно состыковав их.

Трудно представить, с каким удивлением смотрели бы на такой поезд железнодорожники дореволюционной Пермской дороги, составы которых при маломощных паровых локомотивах тех времен состояли всего из 15—20 двухосных вагонов. Впрочем, перед железнодорожным дивом девятой пятилетки в изумлении останавливались и современники — жители Свердловска и других городов Урала. Мимо мчался на обычной графиковой скорости поезд-гигант длиной два — два с половиной километра.

Первый сдвоенный состав провели в 1970 году на участке Свердловск — Шаля машинисты депо Свердловск-Сортировочный И. А. Моисеенков и Б. Ф. Кудрявцев. Профиль там трудный: уклоны, кривые. Перевал через Уральский хребет! Электровозы были типа ВЛ-22, соединенные в сплотки из двух локомотивов. Машинисты-асы доставили двойник на конечную станцию точно ко времени, намеченному диспетчером.

В дальнейшем Моисеенков и Кудрявцев, как и другие машинисты, провели много таких поездов.

По примеру Свердловского стали практиковать стыкование поездов на Пермском и других отделениях.

А на Чусовском диспетчеры и машинисты применили социалистические договоры на одну поездку, где главным обязательством являются наименьшее количество остановок в пути и досрочное прибытие поезда в конечный пункт.

Важно при этом, чтобы машинист надежно подготовил локомотив к продолжительному движению без остановок. И надо сказать, что чусовские машинисты ни разу не подвели.

За первые же полгода работы по-новому поезда, которые должны были по графику сделать 9781 остановку, сделали только 4646 и прибыли в пункт назначения раньше графикового времени. Много грузов было доставлено досрочно. Сэкономлено 311 тысяч киловатт-часов электроэнергии. Поднялась производительность вагонов и электровозов.

Инициатор этого новшества — диспетчер Кизеловского участка, опытный движенец коммунист Г. А. Сараев. Следом идут диспетчеры О. В. Суровешкин, С. Д. Ромашова, В. И. Кузнецов. Из машинистов Чусовского депо отличаются умением водить составы по-скоростному, без технических браков, Г. В. Куликов, П. Н. и А. В. Гоголевы, С. И. Швайбович, В. Н. Сибиряков.

Отвлечемся от таких крупных коллективов, как отделения, локомотивные депо, и заглянем на маленькую участковую станцию Бисер на старейшем участке дороги Чусовская — Гороблагодатская. Как мы писали, строилась эта линия в прошлом веке для обслуживания горнозаводского Урала. Сейчас она еще больше похожа на полный напряженного труда заводской цех страны. Каждая станция там — грузовая. В Гороблагодатской и Лаках — рудники. Азиатская грузит лес. Европейская знаменита золотом. У Теплой Горы — литейно-механический завод.

А рядом с Теплой Горой — Бисер. Очень высокое, холодное и снежное это место. Зимой дома железнодорожников с крышей заносит снегом, а про железную дорогу и говорить нечего. Снегоочистители и машина Гавриченко в зимнее время постоянно дежурят на станционных путях, всегда им есть работа.

И трудится на этой станции уже третий десяток лет составитель поездов коммунист Игнатий Никандрович Штин. Целыми днями находится он на путях, собирая вагоны, освободившиеся после грузовых операций, для проходящих несколько раз в сутки сборных поездов.

Дело в том, что Бисер как бы опорная станция на участке. Своим маневровым паровозом она обслуживает и соседние станции: Пашию, Теплую Гору, Вижай и другие. А вытяжек в Бисере нет, маневры приходится делать на приемо-отправочных путях в короткие промежутки между проходящими поездами. Вот тут и думай-соображай, как успеть без задержки обработать две пары сборных поездов, рассортировать вагоны по группам, раз-

вести их по соседним станциям, собрать там груженые и сформировать их в новые составы. А ведь, кроме того, есть еще и клиентура, для которой тоже надо вовремя расставить вагоны по фронтам. И метель почти каждый день крутит — надо совмещать маневровую работу с пропуском снегоочистителей и машины Гавриченко.

В штате станции Бисер еще три составителя: М. И. Батраков, Б. Н. Костырев и самый молодой среди них Николай Канин. Все они проявляют много находчивости, чтобы в условиях, о которых мы рассказали, успеть выполнить большой объем маневров. Но пример им показывает их скромный коллега Игнатий Никандрович Штин. В войну, семнадцатилетним пареньком, он работал в Нижнем Тагиле, готовя оружие для фронта. После войны приехал в Бисер к родственникам, погостить. Да так ему понравились здешняя суровая природа, горы, дикие урманы, что остался навсегда. Вначале был сцепщиком. Через два года перевели составителем. Побыв некоторое время в новой должности, выступил с почином работать в одно лицо, без сцепщика. Многие тогда с опаской встретили предложение Штина, но потом работа составителей в одно лицо стала нормой не только в Бисере, а и на других станциях сети. Спроси сейчас, кто начинал первый, не каждый вспомнит.

В небольшом коллективе человек узнается легче. Штина в Бисере уважают все: дисциплинирован, в работе мастер, не боится правду сказать в глаза. И хоть невелика станция Бисер и больших открытий Штин не сделал, но труд хорошего человека не остался незамеченным. Товарищи уже какой раз избирают его председателем месткома станции. А в конце девятой пятилетки правительство наградило его орденом Трудовой славы.

Нельзя не сказать доброе слово о движенцах сортировочных станций, особенно расположенных на главном ходу. Потоки вагонов растут. Бывают моменты, когда кажется, что исчерпаны все возможности Свердловска-Сортировочного и Перми. Но передовики находят новые резервы.

В 1972 году, например, Пермское отделение на 5—6 процентов перевыполнило план обмена поездами по стыкам. На Пермь-Сортировочную приходился объем переработки поездов, значительно превышавший проектную мощность горки. Но сортировка все же справлялась. Время нахождения вагонов под переработкой оставалось ниже нормы и часто было наименьшим среди всех сортировочных станций страны. За счет этого Пермь-Сортировочная высвобождала для дополнительной погрузки десятки тысяч вагонов. Себестоимость одного переработанного вагона была дешевле заданной на 1,25 копейки, отправленного — на 0,52 копейки.

Заслуга в этом прежде всего передовиков станции. Например, смена станционного диспетчера В. М. Михновича в каждое дежурство перекрывала проектную мощность горки на 800—900 вагонов. Секрет был в том, чтобы поезда распускались непрерывно, без пауз. На пермской горке два горба и два пути надвига. Дежурная парка прибытия В. Кошкина, машинисты маневровых локомотивов В. Дерендяев, Т. Крупин, П. Петров, используя попеременно каждый горб, отлично освоили надвиг без интервалов. Едва скатится последний вагон с одного горба, как вслед ему уже бегут вагоны с другого.

При таком напряженном темпе нельзя ошибаться. Надо точно и умело выполнять любую операцию. Есть на станции, например, помощник составителя Ю. Попков. Он ведет расцепку вагонов на горбу горки. Точность его действий поистине удивительна. За смену он выполнит план, сверх него расцепит еще с десяток поездов — непрерывную вереницу вагонов длиной 10 километров — и ни разу не зашлет вагон на «чужой» путь. Случится ошибка в сортировочном листке — Попков обнаружит и, не останавливая дела, исправит. И станционному диспетчеру за все дежурство ни разу не придется останавливать роспуск и посылать локомотив в подгорочный парк за «чужаком».

Очень точно выполняет свои операции бригада старшего башмачника В. Д. Горбуна. Благодаря правильному расчету торможения подгорочные пути он заполняет вагонами полнее обычного.

Маневровый диспетчер А. С. Бабий накапливает на каждом подгорочном пути ровно столько вагонов, сколько необходимо по норме длины и веса будущего поезда. При выставлении состава в парк отправления не приходится задерживать его на вытяжке для отцепки лишних вагонов. Это тоже ускоряет процесс. Все поезда, которые формирует Бабий, уходят полными по длине и весу, без нарушения плана формирования, следовательно, без отцепок и перецепок.

Здесь невозможно назвать всех мастеров переработки вагонопотоков. Дополняют их усилия работники технической конторы. Пока вагонники осматривают готовый состав в парке отправления, техническая контора уже вручит документ на него машинисту локомотива. Сформированные поезда не ждут документов ни минуты.

Такое же умение и творческий труд отличают старших диспетчеров станции Свердловск-Сортировочный С. И. Поспелова, Д. И. Копысова, В. А. Усачева, В. М. Долгих, С. И. Мещерякова, маневровых диспетчеров С. И. Чернова, А. Г. Фомина, В. М. Мордвинова, А. М. Купчикова, А. П. Вашляева, З. А. Стахеева и других. За годы девятой пятилетки эта станция увеличила роспуск на горках на 3423 вагона в сутки, отправила сверх

задания 1 миллион 364 тысячи вагонов, подняла вагонооборот на 39,6 процента! Пятилетний план переработки поездов она завершила к 24 июля 1975 года.

Пермь-Сортировочная, а за ней коллектив Свердловска-Сортировочного еще в 1975 году выступили инициаторами Всесоюзного соревнования сортировочных станций за высокое качество формирования, твердо держат марку и сейчас.

В девятой пятилетке на дороге разработана и применена новая технология капитального ремонта пути. Если раньше было принято брать для этого только пятичасовые перерывы в движении поездов и выводить на перегон лишь две путевые машинные станции, то теперь назначаются восьмичасовые «окна» и выводятся на перегон по четыре путевые машинные станции одновременно. Насколько опыт удался, можно было судить по первым же результатам. Так, за восьмичасовое «окно» 30 мая 1975 года на участке Чепца — Шаля рабочие и механизаторы ПМС-168 (начальник И. А. Катаев) уложили 3250 метров новой путевой решетки; МПС-171 (начальник С. К. Козырев) — 3450; ПМС-14 (начальник П. С. Евтушек) — 3500; ПМС-15 (начальник Г. П. Булышев) — 3900. А всего 14 100 метров — в два с лишним раза больше обычного.

После внедрения новой технологии дорога ежегодно опережает намеченные министерством сроки завершения капитального ремонта пути на главном ходу. А работники дистанций и ПМС, развивая опыт, начали применять тяжелые путейские машины и на текущем содержании пути. При этом также резко уменьшилось количество необходимых «окон». В два с лишним раза возросла механизация операций, улучшилось их качество, снизилась себестоимость.

Новые задачи возникли в девятой пятилетке на пассажирских перевозках. Отправление пассажиров возросло на 13,5 миллиона человек. На дороге работают три дальних фирменных поезда: «Урал» (Свердловск — Москва), «Кама» (Пермь — Москва) и «Малахит» (Нижний Тагил — Москва). В пригородном движении используются комфортабельные электропоезда типа ЭР-1. Все шире внедряется продажа билетов по зонному тарифу автоматами. На Свердловском узле установлены билетопечатающие машины «Волхов».

Забота об улучшении обслуживания пассажиров у большинства работников вокзалов является главной. На дороге заслуженной славой пользуются билетные кассиры М. В. Томилина, Г. К. Рекун и А. П. Мачкова из Свердловска, Е. И. Раскевич из Нижнего Тагила, К. А. Власова из Верещагино, А. А. Никулина и З. П. Третьякова из Перми, В. А. Рубцова со станции Богданович и многие другие. Они работают уже много лет, всегда

неизменно вежливы и внимательны к просьбам и нуждам пассажиров, имеют много благодарностей.

О творческом характере труда рабочих и инженеров в девятой пятилетке можно судить и по рационализаторской работе. За 1971—1975 годы на дороге было внедрено 72 250 предложений с экономическим эффектом свыше 24,4 миллиона рублей. В сборочном цехе вагонного депо Свердловск-Пассажирский по предложению М. М. Шипунова, М. Б. Глотова, В. А. Кириллова была построена механизированная линия ремонта тележек пассажирских вагонов. В электродепо Серов-Сортировочный по предложению Г. В. Пивника и В. Н. Нечунаева оборудовали автоматическую подачу смазки на ремонтные позиции, что дало значительную экономию.

14 передовиков производства получили звание «Заслуженный рационализатор РСФСР». Среди них Е. С. Красноперов, В. И. Токунцев, В. Я. Безруков, А. Ф. Островский, Н. П. Францев, П. Е. Стриганов и другие.

В итоге всех усилий коллектив дороги успешно справился и с девятым пятилетним планом. При этом отправление грузов возросло на 19,6 процента. Сверх задания дорога погрузила более 10 миллионов тонн каменного угля, нефти и нефтепродуктов, руды, черных металлов, лесных, строительных и других грузов. Грузооборот дороги возрос почти на 33 процента при задании 24,0. Этот прирост превысил средний по сети железных дорог и явился результатом политики партии по ускоренному развитию производительных сил восточных районов страны. Наибольшее увеличение грузооборота произошло на Тюменском, Свердловском и Пермском отделениях.

На 23,8 процента вместо намеченных по пятилетнему плану 20,8 процента выросла производительность труда. На 7,5 вместо заданных 6,5 процента снижена себестоимость перевозок. За пятилетие получен 21 миллион сверхплановой прибыли.

Все семь отделений дороги выполнили не только установленные задания, но и встречные планы как по погрузке, так и по грузообороту.

Центральный Комитет КПСС, Совет Министров СССР, Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов и Центральный Комитет ВЛКСМ за достигнутые успехи 6 февраля 1976 года наградили дорогу Памятным знаком ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «За трудовую доблесть в девятой пятилетке», переходящим Красным знаменем с занесением на Всесоюзную доску почета на ВДНХ СССР.

За ударную работу в девятой пятилетке 1948 работников дороги награждены орденами и медалями, 4338 человек награждены знаком «Ударник девятой пятилетки».

* * *

Рост объема перевозок и техническое развитие дороги были бы невозможны без упорной и кропотливой подготовки кадров. Как мы уже говорили, на дореволюционной Пермской железной дороге не было никакого производственного обучения. Пермский техникум железнодорожного транспорта, открытый в 1882 году, не был доступен простому рабочему. Советской власти одновременно с ликвидацией нищеты и разрухи пришлось развернуть сеть кружков ликбеза. Это и было, собственно, началом подготовки кадров.

В первые пятилетки на дороге была организована учеба рабочих массовых профессий на курсах техминимума и в учебных заведениях. Были открыты свои технические школы, железнодорожные училища и учебные пункты при предприятиях. С 1951 года дорога сама стала обеспечивать себя рабочими кадрами.

С 1957 по 1974 год через дорожную сеть производственного обучения прошли более 94 тысяч человек, в том числе около 19 тысяч с отрывом от производства. Учебные заведения дороги выпустили тысячи машинистов для всех видов локомотивов, осмотрщиков и ремонтников вагонов, проводников, дорожных мастеров и бригадиров пути, дежурных по станции, электромехаников СЦБ и связи и рабочих других специальностей. 213 тысяч рабочих и служащих дороги повысили свою квалификацию, в том числе около 11 тысяч с отрывом от производства.

Сокращение продолжительности рабочего дня, улучшение условий труда и быта, рост реальной заработной платы создали условия для дальнейшего роста общеобразовательного, культурного и профессионального уровня работников дороги. Только за последние 17 лет закончили неполную среднюю и среднюю общеобразовательную вечернюю школу без отрыва от производства 34 тысячи человек, в том числе почти 40 процентов работников ведущих профессий получили среднее образование.

Сейчас 75 процентов работников ведущих профессий имеют восьмилетнее, общее среднее, среднее специальное и высшее образование. Наиболее высокая подготовка у работников локомотивного хозяйства. 93,5 процента машинистов и их помощников имеют неполное среднее, среднее, среднее специальное и высшее образование.

В 1976 году несколько сот рабочих и служащих были студентами заочных отделений институтов инженеров железнодорожного транспорта, около 1100 учились без отрыва от производства в железнодорожных техникумах.

Большинство сегодняшних рабочих обладают разносторонними знаниями, широким кругозором; они активно участвуют в

социалистическом соревновании, новаторски совершенствуют производственный процесс.

В 1935 году шестнадцатилетним подростком после окончания семи классов пришел в Серовское вагонное депо Петр Федорович Татаринов и стал работать слесарем. В 1939 году его призвали в армию, участвовал в Великой Отечественной войне. После демобилизации опять работал в родном депо старшим осмотрщиком вагонов. И на протяжении всего этого времени никто не сказал плохого о Татаринове. В работе аккуратен. Неисправность не пропустит. Все поезда, которые он отправил, дошли до места назначения исправными.

Татаринов одним из первых в депо применил на осмотре буксового узла вагонов метод Батина.

Сокращая время обработки поездов, смена Татаринова высвобождает для дополнительной погрузки около трех тысяч вагонов ежегодно.

Свой богатый производственный и жизненный опыт кадровый рабочий охотно передает молодежи. Трудящиеся Серова неоднократно избирали его депутатом городского Совета. К семи правительственным наградам Татаринова за отвагу в боях с врагом в годы Великой Отечественной войны недавно добавился орден Октябрьской Революции за успехи в труде. Татаринов — отличник социалистического соревнования железнодорожного транспорта, почетный железнодорожник.

После окончания Тюменского железнодорожного училища вот уже тридцать лет трудится кузнецом в Егоршинском локомотивном депо Михаил Николаевич Кривощеков. Он ударник коммунистического труда, одним из первых в коллективе досрочно завершил девятую пятилетку, разработал и внедрил девять рационализаторских предложений. В депо обучил профессии кузнеца 14 молодых рабочих. За добросовестный труд и перевыполнение социалистических обязательств награжден орденом Трудового Красного Знамени.

На дороге работает много рабочих династий. Например, из шести сыновей слесаря Верещагинского депо Михаила Степановича Каменских пятеро стали машинистами. Да и шестой до службы в армии, которой он посвятил всю жизнь, работал помощником машиниста.

Старший сын Михаила Степановича — Алексей сел за правое крыло локомотива в возрасте 25 лет. В 50-х годах он работал машинистом-инструктором, был награжден высшей правительственной наградой — орденом Ленина.

Второй сын — Николай Михайлович — был вожаком передового на дороге коллектива комсомольского паровоза. За доблестный труд в годы войны его наградили боевым орденом Крас-

ной Звезды. Позже за новаторские приемы вождения поездов он был удостоен Государственной премии.

Опытными машинистами стали остальные сыновья кадрового слесаря — Евгений Михайлович, Герман Михайлович и Владимир Михайлович. Сейчас сыновья Евгения Михайловича — Вячеслав и Владимир — тоже работают машинистами. Связали судьбу с железной дорогой и другие представители третьего поколения этой рабочей семьи. Пермский обком КПСС и облисполком учредили для победителей в соревновании премию имени династии Каменских.

В депо Свердловск-Пассажирский известна династия Слаутовых. Более сорока лет водил пассажирские поезда ее родоначальник Михаил Феофилович Слаутов. Сейчас в этом же депо, в цехе ремонта скоростемеров, работают его сын Лев Михайлович и внуки Валерий Львович и Марина Львовна.

На станции Свердловск-Сортировочный трудится династия старшего диспетчера Ильи Никифоровича Решетникова — целых шестнадцать человек!

На Нижнетагильском отделении насчитывается тридцать рабочих династий. Глава одной из них — Першин Михаил Петрович проработал в депо 58 лет. Сейчас на отделении трудится шесть человек из третьего поколения этой семьи. Здесь же работают представители династий Лобановых, Матюгиных, Балакиных и других.

Рабочих династий на дороге много. Это умелые, грамотные железнодорожники, которые из поколения в поколение, от отца к сыну, от сына к внукам передают любовь к труду, уважение к избранной профессии, высокие личные моральные качества.

Большое будущее принадлежит молодому пополнению рабочего класса нашей магистрали, которое поступает из дорожных школ, профессионально-технических училищ и из школ-десятилеток. На станции, в локомотивные и вагонные депо,на дистанции пути и связи и в энергоучастки ежегодно приходит больше пяти тысяч новых рабочих в возрасте от 18 до 25 лет.

Молодому рабочему трудно сразу освоить свою профессию, найти правильное место в рабочем коллективе. И тут на помощь приходят опытные кадровые железнодорожники. На Свердловской магистрали давно сложилась система наставничества, но особенно эта работа активизировалась в последние годы. В 1976 году, например, на дороге работало около пятидесяти советов наставников, которые координировали и направляли работу нескольких тысяч замечательных производственников, передававших молодым рабочим свой трудовой и жизненный опыт.

С 1942 года работает токарем в вагонном депо Тюмень почетный железнодорожник Николай Георгиевич Аныгин. В 1972 году комиссия по делам несовершеннолетних направила туда подростка Александра Зимина. Аныгин не только обучил его токарному делу, но и много сил вложил в его воспитание. Александр окончил 8 классов вечерней школы и успешно сдал экзамены в железнодорожный техникум.

Мастер цеха силового оборудования вагонного депо Свердловск-Пассажирский В. В. Касатуров шефствует над четырьмя молодыми рабочими, окончившими ГПТУ. Ребята справляются с заданиями, окончили 11 классов школы рабочей молодежи. Мастер Ишимского района электросетей Тюменского участка энергоснабжения Иван Ефимович Киселев работает на этом предприятии с 1947 года. За это время он подготовил больше 70 молодых рабочих. В вагонном депо Серов-Сортировочный с 1940 года трудится Андрей Агафонович Мокрушин, участник Великой Отечественной войны. Он тоже проводит большую и умную работу с молодежью, на ярких примерах из жизни комсомольцев 30-х и 40-х годов показывает, каким должен быть молодой человек. Многие его подопечные являются уже передовиками производства, активно участвуют в общественной жизни коллектива.

Неузнаваемо изменился за последние годы и командный состав предприятий дороги. Почти все руководящие должности заняты специалистами с высшим и средним специальным образованием.

Пермский техникум железнодорожного транспорта за годы Советской власти выпустил уже больше восьми тысяч специалистов, большинство которых было направлено на Свердловскую магистраль. Основанный в 1929 году, Свердловский техникум выпустил около десяти тысяч техников двенадцати железнодорожных специальностей.

Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта создан относительно недавно, в 1956 году. Но и за это время он успел подготовить около восьми тысяч инженеров важнейших железнодорожных специальностей. Многие из них сейчас работают на Свердловской магистрали.

Подготовку молодых специалистов в техникумах и институтах ведут опытные преподаватели и мастера производственного обучения. Многие из них имеют большой стаж производственной и педагогической работы. Большая заслуга в организации УЭМИИТа принадлежит И. В. Уткину. Начав свою трудовую деятельность на железнодорожном транспорте в 1932 году, он прошел большой жизненный путь от кочегара паровоза до первого заместителя начальника Свердловской железной дороги.

В 1956 году его назначили ректором только что созданного института. Пробыв на этом посту до 1974 года, И. В. Уткин вложил много энергии в создание необходимой материально-технической базы института. Сейчас вуз железнодорожников — одно из крупнейших, отлично оснащенных учебных заведений Свердловска, позволяющее готовить высококвалифицированных специалистов.

Отличной школой подготовки опытных командиров является и сама Свердловская магистраль.

В разное время на Свердловской дороге работали, набираясь опыта и знаний, министр путей сообщения Иван Григорьевич Павловский, первый заместитель министра путей сообщения Николай Алексеевич Гундобин (бывший начальник дороги в годы войны), заместитель министра Александр Терентьевич Головатый. На Свердловской же магистрали начинали свой трудовой путь ответственные работники МПС: В. А. Ненахов — заместитель начальника Главного управления пути, Б. Д. Никифоров — главный инженер Главного управления локомотивного хозяйства, Д. С. Сугак — бывший начальник Куйбышевской дороги и многие другие талантливые инженеры, научные работники, организаторы производства.

С первых шагов своей трудовой жизни работают на дороге такие опытные организаторы как инженеры В. Г. Бутаков, Н. П. Василевский, Д. М. Дашевский, А. П. Иванов, А. Л. Кисин, В. П. Лисицын, И. С. Макаров, Е. М. Осипов, Ю. Т. Харламов, В. А. Челышев, М. П. Шапошников, Г. М. Шиманович.

СОВЕТСКИЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ

Мы уже рассказали о том, что делали местные партийные органы и дорожный комитет профсоюза для улучшения бытового благоустройства рабочих и служащих бывшей Пермской дороги в годы гражданской войны и восстановительный период. Еще больше проявилась эта забота в годы пятилеток. Вопросы жилищного строительства постоянно находились под контролем партийных, советских и профсоюзных организаций Пермской, Свердловской и Тюменской областей, обсуждались на сессиях городских и районных Советов и на бюро областных комитетов партии. Нападение на нашу Родину фашистской Германии и начавшаяся Великая Отечественная война прервали выполнение поставленной партией и правительством задачи, но после войны жилищное и культурное строительство на дороге было продолжено. Только за годы семилетки работники Свердловской дороги получили 665,5 тысячи квадратных метров новых квартир, 66 детских учреждений на 7335 мест и 32 общеобразовательных школы на 19 732 места.

Еще больше жилья — современных благоустроенных квартир — получили железнодорожники Свердловской дороги в годы восьмой и девятой пятилеток.

Новым проявлением заботы партии и правительства о советских железнодорожниках явились повышение минимального размера заработной платы, увеличение ставок и окладов среднеоплачиваемых рабочих и служащих железнодорожного транспорта и метрополитенов и разработка мер по закреплению кадров на железнодорожном транспорте. Должностные оклады работников железных дорог были увеличены в среднем на 20 процентов.

Повышение коснулось в общей сложности 2,4 миллиона человек — всех, кто был занят на эксплуатационной работе. Однако наиболее высокую прибавку получили квалифицированные рабочие, выполняющие самые сложные и ответственные операции. Так, средний месячный заработок машиниста электровоза в 1970 году составлял 237,1 рубля, а после постановления поднялся до 298,6 рубля, то есть увеличился на 25 процентов. У составителей поездов он вырос со 154,7 до 187,7 рубля, или на 21,3 процента. На 27,6 процента больше прежнего стали получать за свой труд монтеры пути (149,2 рубля.) До 152 рублей — на

32,2 процента — поднялся заработок старшего стрелочника, до 167,1 рубля — на 33 процента — заработок механика рефрижераторного поезда. Вместо 83 рублей — 118, на 42,2 процента больше, стали получать приемосдатчики багажа.

Из года в год совершенствуется торговое обслуживание работников магистрали, особенно проживающих на линейных станциях. Дорожное управление рабочего снабжения имеет свои стационарные и передвижные магазины, по предварительным заявкам покупателей завозит на линию швейные и стиральные машины, холодильники, радиоприемники, телевизоры, мебель, велосипеды, мотоциклы и другие товары.

К концу девятой пятилетки на дороге имелось 113 предприятий общественного питания, способных принять одновременно более 7,5 тысячи человек. Столовые при станции Серов-Сортировочный, в локомотивном депо Свердловск-Сортировочный, при вагонном депо Смычка и многие другие оборудованы новейшими устройствами для приготовления пищи. Укреплена материальная база других предприятий общественного питания. Администрация предприятий, партийные и профсоюзные организации добиваются высокой культуры обслуживания железнодорожников, действенного рабочего контроля за работой столовых и буфетов. Для улучшения качества приготовления пищи при орсах отделений дороги ежегодно работают школы кулинарного мастерства.

В системе рабочего снабжения дороги трудится немало мастеров своего дела, считающих за честь обслужить посетителя быстро и хорошо. Хорошо поставлена торговля, например, в магазине № 11 на станции Ивдель. Его заведующая О. А. Москвина работает в этой должности уже более двадцати лет, отличница советской торговли. Больше 20 лет стаж у повара школьной столовой № 84 на станции Пермь I Н. М. Шабалиной. Мастерица своего дела А. М. Метилева — повар столовой № 1 на станции Свердловск-Сортировочный.

Коммунистическая партия и Советское правительство постоянно заботятся об охране труда рабочих и служащих. На железнодорожном транспорте непрерывно совершенствуются производственные процессы. С переводом движения на электровозную тягу на дороге фактически ликвидированы такие профессии, как кочегары с их тяжелым трудом, подавальщики угля на тендер, чистильщики топок, промывальщики котлов. Сокращается количество стрелочников, грузчиков.

Техническая реконструкция транспорта сопровождается совершенствованием защитных оздоровительных средств. Ежегодно на охрану труда, технику безопасности и промышленную санитарию на Свердловской дороге расходуются крупные сум-

мы. В 1974 году, например, было израсходовано 1 миллион 15 тысяч рублей. На эти средства построены новые душевые, гардеробные, пункты обогрева монтеров пути, улучшены освещение и вентиляция на рабочих местах. Большие работы по охране труда и технике безопасности многие коллективы проделали своими силами.

Реконструкция предприятий, автоматизация и механизация производства, научная организация труда изменили облик большинства предприятий дороги. Поэтому локомотивные депо Березники, Егоршино, Туринск, Серов, дистанции пути Камышлов, Кушва, Верещагино, Кунгур и еще несколько десятков предприятий работают без производственного травматизма.

Из года в год растут ассигнования на социальное страхование трудящихся. В последние годы они доходят до 25 миллионов рублей. Железнодорожники ежегодно получают 12—13 тысяч путевок в санатории и дома отдыха Крыма, Кавказа, Прибалтики, в другие районы страны и местные здравницы. За счет фонда оздоровительных мероприятий приобретается немало путевок в санатории, дома отдыха и на туристические базы. На дороге организованы и собственные базы отдыха, расположенные в живописных местах (Флюс, Исеть и т. д.). Близ станции Талица на базе местных минеральных источников построен благоустроенный профилакторий-санаторий «Маян» на 100 мест для лечения желудочных больных.

Огромным завоеванием Советской власти является наша сегодняшняя система здравоохранения с ее обширной сетью бесплатных лечебно-профилактических учреждений. Помимо этого, железнодорожный транспорт располагает своими больницами, поликлиниками и медпунктами. Сейчас работают 25 железнодорожных объединенных больниц, 25 линейных амбулаторий. Их материальная база постоянно расширяется и укрепляется.

Медицинскую помощь железнодорожникам оказывают квалифицированные специалисты, многие из которых снискали любовь и уважение железнодорожников. Среди них главный педиатр дороги О. И. Зыкова, главный врач Чусовской санитарно-эпидемической станции А. С. Саначева, заведующая терапевтическим отделением дорожной больницы А. А. Ганенко, заведующий детским отделением Ишимской больницы заслуженный врач РСФСР Р. С. Вилкас, начальник поликлиники на станции Чусовская заслуженный врач РСФСР Н. Н. Малыгина, заведующий терапевтическим отделением дорожной больницы заслуженный врач РСФСР М. Е. Розенфельд, заведующая терапевтическим отделением Пермской больницы заслуженный врач РСФСР В. Г. Борщева, фтизиатр больницы в Серове заслуженный врач РСФСР Т. И. Нахабина, невропатолог дорожной боль-

ницы заслуженный врач РСФСР М. Г. Нейгалик и другие. Много лет врачебно-санитарную службу дороги возглавляет опытный специалист А. И. Баринов.

Особая забота проявляется о детях железнодорожников. Из года в год повышается качество медицинской помощи, растет квалификация работников детских учреждений. Ряд детских учреждений в последние годы переведен в более удобные помещения. В 1964 году была открыта детская дорожная больница на 200 коек в Свердловске (в комплексе с поликлиникой на 500 посещений и молочной кухней). В лечебно-профилактических учреждениях дороги работают 180 детских врачей и других специалистов.

На дороге существует 176 дошкольных детских учреждений. В них воспитываются около 20 тысяч малышей и занято 2 тысячи педагогических и медицинских работников.

Вместе с развитием народного образования в нашей стране росла и развивалась сеть школ для детей свердловских железнодорожников. Если до 1917 года на всей Пермской дороге обучалось грамоте немногим более 400 детей железнодорожников, то в 1976 году — более 40 тысяч. На дороге имеется 112 школ, в том числе 40 средних.

Ярким проявлением заботы партии и правительства о народном образовании является организация школ на небольших линейных станциях. Они создаются даже там, где имеется всего 10—15 ребят младшего школьного возраста.

Дети с разъездов и перегонов, на которых проживают всего одна-две семьи, учатся в школах-интернатах. Причем сеть интернатов непрерывно растет. Сейчас на дороге имеется 25 интернатов, в которых живут 1400 ребят с линии. 3,5 тысячи учащихся занимаются в группах продленного дня. На дороге созданы все условия для того, чтобы все дети железнодорожников могли получить среднее образование.

Для повышения общеобразовательного уровня молодежи, работающей на дороге, ведут учебный процесс 13 вечерних (сменных) школ и одна очно-заочная с 14 консультационными пунктами. В ШРМ и заочной школе обучается больше 5 тысяч молодых рабочих и работниц. Кроме того, на дороге имеются 2 спортивные школы и дорожный Дом пионеров.

Улучшается и качественный состав педагогических кадров. Сейчас около 80 процентов учителей имеют высшее образование. Многие из них отдали делу подготовки и воспитания молодого поколения уже по 25 и более лет. К ним относятся заслуженные учителя РСФСР: П. Д. Воробьев — директор школы на станции Ишим, А. С. Чудинов — директор школы-интерната на станции Левшино, Ю. П. Миронов — директор школы в Нижнем

Тагиле, отличник народного просвещения Л. Н. Овчинникова — учительница математики Свердловской школы № 2, отличник народного просвещения, учительница начальных классов этой же школы Р. Ф. Порошина и другие.

За умелую организацию учебно-воспитательного процесса и большую общественную работу шести работникам школ дороги присвоено звание «Заслуженный учитель РСФСР», 158 учителей награждены значком «Отличник просвещения РСФСР», восемь — значком «Почетный железнодорожник».

Большой вклад в становление и развитие дошкольной и школьной системы обучения и воспитания внесли много проработавшие в области просвещения на дороге А. А. Ануфриев, И. А. Шувалов.

Воспитание школьников продолжается и в каникулярное время: в пионерских лагерях, санаториях, на спортивных базах, в Домах детского творчества. В Свердловске работает детская железная дорога протяженностью 2,5 километра, которую много лет возглавляет В. П. Бобыкин. При ней изучают технику и железнодорожное дело более 1600 ребят. При дороге работают различные технические кружки, в которых под руководством опытных инструкторов ученики с увлечением занимаются техническим творчеством. С 1962 года дорога регулярно является участницей ВДНХ, 81 ученик награжден медалями ВДНХ. Построенный детьми робот экспонировался за границей.

В Тюмени успешно работает вторая детская железная дорога.

Большой популярностью в Свердловске пользуется детская музыкальная школа, в которой учатся 350 детей железнодорожников. Недавно школе исполнилось сорок лет.

Много детей занимается в спортивных школах общества «Локомотив».

Еще в бурные дни ноября 1917 года в Екатеринбурге в ветхой заброшенной школе был открыт первый на Урале рабочий клуб железнодорожников. За годы Советской власти он превратился в первоклассный Дворец коммунистического воспитания трудящихся. Во Дворце работают десятки кружков художественной самодеятельности, народный хор, народный ансамбль танца — дипломант ВДНХ. Самодеятельные коллективы Дворца культуры часто выступают в Москве на ВДНХ, на концертах в честь Всесоюзного дня железнодорожников.

Разнообразна творческая жизнь в Доме культуры узла Свердловск-Сортировочный. Там имеются ансамбль песни и пляски, драматический и танцевальный кружки, кружки юных фотолюбителей, кинолюбителей, изостудия.

Подобная же работа проводится и во всех других Домах культуры и клубах железнодорожников. А всего на Свердловской дороге имеется 40 клубов, Домов и Дворцов культуры, 646 красных уголков, постоянно курсируют по линии 2 агитпоезда, 11 вагонов-клубов. В самодеятельных кружках занимается около 6 тысяч железнодорожников и членов их семей. Кроме того, во Дворцах и Домах культуры работают университеты экономических знаний, регулярно проводятся производственно-технические конференции. При Свердловском Доме культуры с 1959 года регулярно ведет занятия университет технического прогресса. Его посещают инженеры, техники, передовые рабочие, средний командный состав.

За активное участие во Всесоюзном смотре ВЦСПС и большую воспитательную и культурно-массовую работу среди железнодорожников Дом культуры узла Свердловк-Сортировочный награжден Дипломом ВЦСПС II степени, а Дом культуры имени Горького в Нижнем Тагиле и клуб имени Ильича в Тюмени — Дипломами ВЦСПС III степени. Всем им присвоено почетное звание «Клуб отличной работы».

Постоянное внимание со стороны партийных и профсоюзных организаций дороги уделяется лекционной пропаганде. С 1971 года работает дорожная организация общества «Знание», объединяющая более 600 специалистов, следящих за всеми новинками науки, техники и общественной жизни. Они прочитали уже около 30 тысяч лекций. 15 лет возглавляет лекторскую группу парткома управления дороги А. П. Пикалин.

Для нужд железнодорожников имеется 40 стационарных библиотек с фондом 500 тысяч книг и брошюр. При 29 библиотеках действуют 240 передвижных пунктов, у 26 есть свои читальные залы.

В Свердловске работает дорожный музей революционной, боевой и трудовой славы железнодорожников. Музей ведет большую культурно-массовую работу — проводит тематические вечера, встречи с Героями Социалистического Труда, организует лекции, руководит музеями на отделениях. Хорошо работает музей в Пермском локомотивном депо.

Спортивной подготовкой рабочих и служащих занимается спортивное общество «Локомотив». Из года в год расширяется и укрепляется его материальная база. Так, только в последние годы на дороге построены 3 стадиона, 7 комплексных спортивных площадок, 5 спортивных корпусов, 4 бассейна для плавания, 4 лодочные станции и ряд других сооружений.

ДЕНЬ ЗАВТРАШНИЙ

И вот исполнилось сто лет со дня сдачи в эксплуатацию Уральской горнозаводской железной дороги Пермь — Екатеринбург и сто сорок четыре года, почти полтора века, со дня постройки ее предшественницы, самой первой на Урале и в России железной дороги тагильских крепостных самоучек — отца и сына Черепановых.

Много сделано за это время! Бывшая горнозаводская линия, ныне огромная Свердловская магистраль как верный солдат служит народу нашей Родины и в годины тяжелых испытаний и в дни мирного строительства.

Каковы же перспективы Свердловской дороги на ближайшие десять-пятнадцать лет?

Основные задачи железнодорожного транспорта СССР определены перспективами дальнейшего развития народного хозяйства страны, намеченными XXV съездом КПСС. В распределении объема будущих перевозок по дорогам большую роль, как всегда, будут играть дальнейший рост промышленного производства, изменения в размещении производительных сил по экономическим районам.

В будущие пятилетки продолжится освоение богатств восточных районов страны, транспортная связь с которыми в большей мере осуществляется через Свердловскую дорогу. С каждым годом в Сибири все больше и больше будет добываться нефти и угля, выплавляться металла и заготавливаться древесины.

Одновременно возрастет отправление грузов в адрес действующих и строящихся промышленных предприятий Сибири. По подсчетам экономистов, обмен грузами между европейской и восточной частями страны увеличится примерно в 2,2 раза.

Получит дальнейшее развитие и экономика Урала. Свердловская дорога будет еще больше грузить металла, руды, нефти, леса, химических удобрений. Возрастут внутридорожные перевозки.

Эти экономические задачи и определяют дальнейшее развитие магистрали.

Что для этого нужно сделать? Повысить мощности локомотивов, заменить существующий парк вагонов восьмиосными грузоподъемностью 125—150 тонн, усилить мощность верхнего строения пути и искусственных сооружений, увеличить скорости

грузовых поездов, ввести в обращение ускоренные контейнерные, рефрижераторные и другие специальные составы, построить на перегруженных перегонах вторые и третьи пути, удлинить приемо-отправочные пути станций, особенно на однопутных линиях, электрифицировать новые участки, оборудовать участки и станции новейшими устройствами СЦБ и связи.

Выполняться поставленная задача будет постепенно. До 1980 года основные усилия будут направлены на совершенствование технического оснащения отдельных участков, узлов и станций. При этом резерв пропускной способности некоторых однопутных участков будет оставаться все еще меньше 20 процентов.

В 1981—1985 годах продолжится создание резерва пропускной способности и повышения переработки вагонопотоков на сортировочных станциях. В это же пятилетие предстоит полностью заменить существующий электроподвижной состав грузового и пассажирского пригородного движения (электровозы типа ВЛ-22М и электросекции СР-3) более мощным.

В следующие 5 лет предполагается завершение строительства намеченных новых железнодорожных линий. Они значительно разгрузят сегодняшние направления железнодорожных перевозок между европейскими и восточными районами страны, помогут создать на Свердловской дороге новые резервы пропускной способности. В эти же годы продолжится удлинение приемо-отправочных путей на станциях, закончится оснащение участков и станций современными устройствами СЦБ, тепловозы серии ТЭ-3 в грузовом движении будут заменены более мощными, совершенными.

Как выглядят все эти общие задачи при более конкретном изложении?

В десятой пятилетке будут электрифицированы участки Свердловск — Богданович — Камышлов, Баженово — Асбест и построены двухпутные вставки на направлениях Каменск-Уральский — Челябинск, Левшино — Чусовская и др.

В этой же пятилетке предстоит удлинить станционные пути до 850—1050 метров на участках Серов — Гороблагодатская — Чусовская, Калино — Кузино — Дружинино — Михайловский завод, Шарташ — Баженово — Асбест.

В тех же целях увеличения пропускной способности, укрепления безопасности движения и повышения производительности труда железнодорожников предстоит выполнить большой объем работы по замене устаревших устройств сигнализации, централизации и автоблокировки. На участках Богданович — Егоршино — Алапаевск — Смычка, Калино — Кузино — Дружинино — Михайловский завод, Гороблагодатская — Чусовская, Левши-

но — Няр до 1980 года будет построена диспетчерская централизация. Ее получат также участки Приобье — Ивдель, Шарташ — Челябинск, Серов — Покровск-Уральский, Тавда — Устье-Аха.

Модернизация устройств СЦБ, оборудование станций и перегонов дополнительной автоматикой позволят иметь на всех участках Свердловской дороги или автоматическую блокировку с электрической централизацией стрелок на раздельных пунктах, или диспетчерскую централизацию.

На участках, где перечисленных мер недостаточно для достижения намеченной пропускной способности, будут уложены, как уже говорилось, вторые и третьи главные пути, открыты дополнительные раздельные пункты.

Новое значительное развитие получат в ближайшие годы и такие крупные узлы, как Свердловский, Пермский, Тюменский, Нижнетагильский, Серовский. Произойдет дальнейшее совершенствование узловых, участковых и сортировочных станций. В частности, станцию Каменск-Уральский планируется перестроить в одностороннюю сортировочную по классической схеме: парк приема, сортировочный парк, парк отправления. В Тюмени локомотивное депо будет реконструировано для обслуживания тепловозов серии 2ТЭ-116. Там же предстоит построить парк отстоя пассажирских поездов, пункт комплексной подготовки вагонов под погрузку.

На Пермском узле поднимется перерабатывающая способность сортировочной станции. Кроме нового вагонного депо там создается дополнительная база для ремонта электровозов. Намечено сооружение пункта экипировки, развитие предпортовых путей.

Значительная реконструкция предстоит Чусовскому и Березниковскому узлам.

В соответствии с намеченной программой развития локомотивного хозяйства во всех депо дороги будут удлинены существующие или построены новые цехи, расширены мастерские и служебно-бытовые помещения. Взамен сегодняшних открытых будут построены закрытые помещения для экипировки и технического осмотра локомотивов.

Большие перемены произойдут в вагонном хозяйстве. В Свердловском узле, например, будет построено ремонтно-экипировочное депо для пассажирских составов. На станции Кузино — депо для ремонта рефрижераторов. На станциях Серов-Сортировочный и Асбест — пункты подготовки вагонов под погрузку.

Получат значительное развитие большинство грузовых и промежуточных станций. Войдут в эксплуатацию новые основ-

ные фонды дороги почти на два миллиарда рублей. Общая же стоимость их увеличится против 1975 года почти в два раза.

В связи с таким большим ростом капитального строительства возрастет и объем проектно-изыскательских работ на дороге, дальнейшего развития потребуют строительные организации, работающие на дороге. Будут усилены путевые машинные станции, число которых увеличится. Укрепится производственная база дистанций гражданских сооружений.

На основе решений XXV съезда КПСС осуществится большая программа улучшения социально-экономических и производственных условий труда железнодорожников, дальнейшего сокращения тяжелых ручных операций. В десятой, одиннадцатой и двенадцатой пятилетках значительно больше, чем в девятой, будет выделено средств на улучшение охраны труда. Продолжится внедрение комплексной механизации и автоматизации производственных процессов, уменьшатся шум, вибрация.

Техническое переоснащение и социально-экономические мероприятия помогут железнодорожникам добиться нового подъема производительности труда. В соответствии с этим возрастет заработная плата рабочих и служащих. Должен увеличиться еще на 2 миллиона квадратных метров жилой фонд дороги. Администрация и дорожный профсоюзный комитет ставят задачу к 1980 году полностью ликвидировать все ветхие жилые и барачные помещения. Количество благоустроенных домов возрастет до 80 процентов, а в отдельных городах — до 90. 81 процент квартир железнодорожников будет иметь водопровод, 80 — центральное отопление и канализацию, 75 — горячее водоснабжение, 67 — газовые плиты и колонки, 10 — электрические плиты.

Предусматривается построить новые детские учреждения более чем на 2500 мест, новые школы на 3880 мест. За счет строительства новых зданий на узлах Свердловск, Камышлов, Верещагино, Тюмень, Ишим будет расширена сеть профтехучилищ, дортехшкол и техникумов. Почти в два раза увеличатся число больничных коек и пропускная способность амбулаторий. Наряду с этим кроме санатория «Талица» будет построен санаторный корпус на курорте Усть-Качка.

Вырастет сеть столовых, магазинов, получит дальнейшее развитие сфера бытового обслуживания. Будет продолжено строительство культурно-бытовых объектов, в первую очередь баз отдыха трудящихся, пионерских лагерей, спортивных комплексов и клубов. В том числе намечено построить и расширить базы отдыха в районе Нижнего Тагила, Егоршино, пионерские лагеря в районе Коуровки, Каменска-Уральского, Нижнего Тагила, узла Свердловск-Сортировочный. В Свердловске будет

возведен спортивный комплекс на 10 тысяч мест с плавательным бассейном.

Сооружением производственных, социально-бытовых и культурных объектов дороги занимаются несколько строительных организаций. Дорожный строительный трест с планом около 12 миллионов рублей в год сооружает школы, больницы, детские комбинаты, жилые дома, несложные производственные объекты.

Трест Свердловсктрансстрой Министерства транспортного строительства является главным электрификатором дороги. Его строительные поезда вместе с субподрядными монтажными организациями прошли от Свердловска до Балезино на западе и до Серова на севере. В последнее время они работают на восточном направлении: пустили электрическую тягу до Каменска-Уральского, подвешивают контактную сеть, строят тяговые подстанции до Богдановича и двинутся дальше.

Расчеты, произведенные инженерами и экономистами управления дороги, показывают, что замена, например, на участке Богданович — Называевская дизельной тяги электрической позволит на 1500 тонн поднять вес каждого поезда, на 30 процентов увеличить размеры движения и до одного миллиона рублей экономить ежегодно на ремонте локомотивов.

Трест Свердловсктрансстрой уложил почти все вторые пути, выполнил основной объем производственного и жилищно-бытового строительства на дороге.

Большая заслуга в этом принадлежит недавно ушедшему на отдых Г. Ф. Лисиенко, который прошел большой путь от рядового строителя до руководителя треста, возглавляя его в наиболее ответственный период технического переоснащения магистрали.

На западном участке дороги свердловскому тресту помогает управление Пермстройпуть.

Участвуют в развитии дороги также проектный институт Уралгипротранс, строительные тресты Уралстроймеханизация, Транстехмонтаж и другие организации.

Особо следует сказать о пришедшей на дорогу в восьмой пятилетке новой мощной строительной организации — управлении Тюменьстройпуть, — насчитывающей сейчас в своем коллективе 23 тысячи человек (вместе с субподрядными организациями). Возглавляет управление опытный строитель Герой Социалистического Труда Д. И. Коротчаев.

По мере увеличения экономического потенциала нашей страны усиливается освоение природных богатств Сибири. В частности, за последние годы очень много сделано для эксплуатации ее нефтяных и газовых месторождений. Достаточно сказать,

что сейчас одна Тюменская область добывает нефти в четыре раза больше, чем добывалось во всем Советском Союзе к началу Великой Отечественной войны. За годы десятой пятилетки Западная Сибирь, особенно Тюменский Север, выдаст нефти еще больше.

Однако темпы проникновения человека к этим богатствам, скрывающимся в переувлажненной, заболоченной тайге и тундре, зависят от строительства железных дорог. Эту задачу и решают рабочие и инженеры управления Тюменьстройпуть. В 1966 году они приступили к укладке железной дороги из Тюмени на Север. За девять лет упорного труда в исключительно трудных условиях таежного безлюдья и бездорожья они переработали и уложили в земляное полотно 50 миллионов кубометров грунта, возвели 32 моста, в том числе крупные переходы через Иртыш и Обь, построили 36 станций и разъездов. 5 мая 1968 года в бывшую столицу Сибири — Тобольск пришел первый поезд. 5 августа 1975 года, значительно ранее намеченного срока, первый пассажирский и первый грузовой поезда прибыли из Тюмени в северный город Сургут. За успехи в выполнении плана управление Тюменьстройпуть награждено орденом Трудового Красного Знамени.

14 ноября 1976 года гудки тепловозов раздались в Нижневартовске — на 200 километров восточнее Сургута. Сейчас строительно-монтажные поезда Тюменьстройпути штурмуют тайгу в сторону Уренгоя, расположенного почти на 700 километров севернее Сургута.

Если заглянуть еще дальше, то и Уренгой не последний рубеж. Уже выявилась экономическая целесообразность строительства новых железных дорог в Сибири.

* * *

Свердловская дорога вступает во второе столетие своего напряженного труда. И, конечно, хочется заглянуть не только в завтрашний день, не только на пятнадцать лет вперед, а значительно дальше: ведь мы живем в век научно-технической революции и огромных социальных преобразований.

Не так еще много времени отделяет нас от первых железных дорог, но уже устарел давно паровой локомотив. Привычной явью стали могучие электровозы. По дорогам страны бегут миллионы автомобилей. В небе гудят моторами реактивные самолеты. Человек осваивает космические корабли!

Стремительно развивается техника. Растет и крепнет экономика нашей державы. Во всех этих преобразованиях активно участвуют и железнодорожники.

Поэтому в нашей коллективной книжке мы рассказали не

только об истории строительства и развития Свердловской дороги. Большая ее часть посвящена железнодорожникам — героям революции, Отечественной войны и пятилеток мирного труда.

Рабочим и инженерам, отдавшим беспокойной работе на транспорте всю свою жизнь, есть чем гордиться: ни одно важнейшее дело в государстве не решается без участия железнодорожников.

Есть с кого брать пример и молодому человеку, пришедшему трудиться на транспорт: железнодорожники, образец дисциплины и мужества, верно выполняют свой долг перед Родиной.

Все это в полной мере относится и к труженикам Свердловской магистрали.

Обращаясь же в юбилейную дату к самим названным и не названным здесь рабочим, инженерам, техникам и служащим нашей огромной магистрали, мы желаем им новых трудовых побед и во втором ее столетии!

С24 **Свердловская** магистраль. Коллектив авторов. Свердловск, Средне-Уральское кн. изд-во, 1978.

128 с.; 3 л. ил.

Книга об одной из крупнейших в стране Свердловской железной дороге, которой в 1978 году исполняется 100 лет.

С $\frac{30101-049}{М158(03)-78}$ 6Т1(09)

ОГЛАВЛЕНИЕ

ИБ № 503

СВЕРДЛОВСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

Редактор И. М. Шакинко. Художник В. П. Воинкова. Художественный редактор Ю. Н. Филаненко. Технический редактор Н. Н. Заузолкова. Корректоры Л. А. Гупало и И. П. Никитина. Сдано в набор 19/X 1977 г. Подписано в печать 15/III 1978 г. НС 15114. Бумага типогр. № 1. Формат $60 \times 84^{1}/_{16}$. Уч.-изд. л. 10,9. Усл. печ. л. 10,2. Тираж 30 000. Заказ 622. Цена 90 коп. Средне-Уральское книжное издательство, Свердловск, Малышева, 24. Типография изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, просп. Ленина, 49.

)д-

ко-

09)

ıктор
'пало
78 г.
10,2.
верд-
росп.






90 коп.




СВЕРДЛОВСКАЯ МАГИСТРАЛЬ